ŚWIĘTO ODRODZENIA POLSKI
1944 — 1965

SKRZYDLATA POLSKA

NR 29 (732) ● 18. VII. 1965 r. ● ROK XXI/XXXV ● CENA ZŁ 2

Duma i przyszłość Polski Ludowej — to młodzież. Oto Janek Wróblewski, triumfator szybowcowych mistrzostw świata w Anglii, w otoczeniu harcerek. Foto: Bernard Kozłowski

XI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI

UCZESTNICY tegorocznych XI Szybowcowych Mistrzostw Polski nie mieli szczęścia do pogody. Prawie żadna z rozgrywanych konkurencji nie odbyła się w dobrych warunkach, pomimo to zawodnicy nie tracili sportowego ducha, a kierownictwo zawodów robiło, co mogło, aby nadać możliwie jak największą rangę XI SMP.

Józef Pieczewski

Edward Makula

Środę (30 czerwca), czwarty dzień imprezy, zaliczyć trzeba znów do niezbyt udanego dnia. Projektowano początkowo przelot po trasie trójkąta długości 537 km, jednak słaba, bezchmurna termika nie wróżyła powodzenia temu przedsięwzięciu. Zdecydowano się więc ostatecznie na rozegranie przelotu prędkościowego, docelowo-powrotnego Leszno — Lubień — Leszno, długości 382 km.

Na punkcie zwrotnym w Lubieniu zameldowało się 29 szybowców, które leciały w tym kierunku z dość silnym wiatrem. Droga powrotna okazała się jednak nie do przebycia. Wszystkie szybowce zmuszone więc były lądować w rejonie Konina, a najdalej w okolicach Koła, ok. 130 km od mety w Lesznie.

Podczas rozgrywania tej konkurencji miał miejsce wypadek. Szybowce pilotowane przez Adelę Dankowską i Marka Kochanowskiego zderzyły się w powietrzu w rejonie Koła. Szybowiec Dankowskiej uległ poważnemu uszkodzeniu i pilotka musiała skakać ze spadochronem. Kochanowskiemu natomiast udało się wylądować w przygodnym terenie. Na miejsce wypadku udała się natychmiast specjalna komisja, by dokładnie zbadać jego przyczyny.

II konkurencję SMP wygrał J. Pieczewski, przelatując 261 km (584 pkt); przed J. Adamkiem — 260 km (581 pkt). Miejsca od 3 do 20 zajęło 18 pilotów, którzy przelecieli po 255 km (567 pkt); w grupie tej znajdowali się m. in. Makula, Kępka, Witek i Wróblewski. Startujący poza konkursem Popiel przeleciał na „Zefirze-3" 191 km (388 pkt). W ogólnej punktacji po dwóch konkurencjach na czoło wyszedł E. Makula — 1 567 pkt, przed St. Łuszpińskim — 1 514 pkt i Muszczyńskim — 1 511 pkt.

W piątek (2 lipca) rozegrano III konkurencję SMP przelot docelowo-powrotny Leszno — Rychwał — Leszno, długości 228 km. Przelot okazał się nietrudny, choć drogę powrotną zawodnicy musieli pokonywać pod coraz bardziej wzmagający się czołowy wiatr. Do konkurencji wystartowały 34 „Foki" (bez Dankowskiej i Kochanowskiego, zawieszonych w lotach aż do wyjaśnienia przyczyn wypadku oraz Barycza, wycofanego z SMP po I konkurencji), a także „Zefir". Zadanie wykonało 29 szybowców, w tym „Zefir" z najlepszym czasem dnia — 2 godz. 29 min. Tylko 5 zawodników siadało w terenie.

Sensacją dnia stało się „pogrzebanie" wyniku przez aktualnego mistrza świata Jana Wróblewskiego. Zbyt skąpo obliczając dolot, przechytrzył sam siebie i lądował tuż przed skrajem lotniska, zaledwie 150 m od taśmy! Kosztowało go to bardzo wiele punktów.

Zwycięzcą III konkurencji został ponownie J. Pieczewski — 86,8 km/h, przed Fr. Kępką — 86,3 km/h i A. Kmiotkiem — 83,8 km/h. Makula był czwarty. Po trzech konkurencjach na pozycji lidera mistrzostw znajdował się w dalszym ciągu E. Makula — 2 482 pkt, drugi był J. Pieczewski — 2 479 pkt, a trzeci — Fr. Kępka — 2 369 pkt; Witek był szósty, a Wróblewski — 19.

Po sobotniej przerwie rozegrano w niedzielę (4 lipca) IV konkurencję SMP. Planowany początkowo przelot po trasie trójkąta 300 km musiano, niestety, zmienić na mniej atrakcyjny, przelot prędkościowy docelowo-powrotny: Leszno — Ostrów Wlkp. — Leszno, długości 184 km. Konkurencja była bardzo trudna; ukończyło ją zaledwie 9 szybowców, w tym startujący poza konkursem „Zefir". Po łatwym i szybkim locie z wiatrem w kierunku Ostrowa, w drodze powrotnej do mety w Lesznie odgrodził pilotów front chmur deszczowych, w których nie było żadnych wznoszeń. Do Leszna dolecieli tylko ci zawodnicy, którzy zdecydowali się na zboczenie z trasy. Konkurencję wygrał bezapelacyjnie J. Ziobro — 68,1 km/h, przed Królikowskim — 61,7 km/h i Makne — 61,6 km/h.

Punktacja ogólna po czterech konkurencjach przedstawiała się następująco:

1.	E. Makula	— 3 353 pkt
2.	M. Królikowski	— 3 234 pkt
3.	R. Jakób	— 2 984 pkt
4.	J. Pieczewski	— 2 945 pkt
5.	Fr. Kępka	— 2 930 pkt

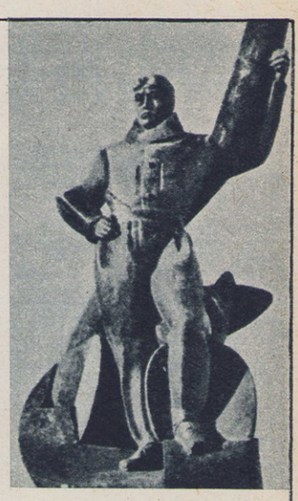
J. Wróblewski znajdował się na 14 pozycji.

W poniedziałek (5 lipca) wyznaczono przelot docelowo-powrotny po trasie Leszno — Zielona Góra — Ostrów Wlkp. — Leszno, długości 333 km. Gdy zawodnicy wyholowani zostali w powietrze, a pierwsi piloci wyruszyli na trasę, pogoda ulega pogorszeniu. Silny wiatr, deszczowe i burzowe chmury zmusiły prawie wszystkich do lądowania jeszcze przed Zieloną Górą. Jedynie Makuli i Witkowi udało się dolecieć do punktu zwrotnego, gdzie jednak także lądowali. Ponieważ żaden z pilotów nie przeleciał nawet 100 km, konkurencja nie została zaliczona.

We wtorek i środę (6 i 7 lipca) pogoda w dalszym ciągu nie pozwalała na rozgrywanie konkurencji. Dalsze wyniki mistrzostw oraz ostateczne rezultaty XI SMP podamy w następnym numerze. (k)

List

Głównego Inspektora Lotnictwa gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego do przew. prez. DRN - Warszawa Ochota. W sprawie pomnika „Lotnika"



Prezydium Dzielnicowej Rady Narodowej Warszawa-Ochota przesłało do Głównego Inspektora Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego, interpelację w sprawie budowy pomnika „Lotnika", którą grupa radnych DRN złożyła na ostatniej przedwyborczej sesji Dzielnicowej Rady Narodowej. (Z treścią tej interpelacji zapoznaliśmy Czytelników w nrze 26 z 27.VI.1965 r. w „Echach").

Poniżej publikujemy w całości list Głównego Inspektora Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego, skierowany do przewodniczącego Prezydium DRN Warszawa-Ochota w sprawie budowy pomnika „Lotnika":

PRZEWODNICZĄCY
PREZYDIUM DZIELNICOWEJ RADY NARODOWEJ
WARSZAWA-OCHOTA

Z zainteresowaniem zapoznałem się z treścią przesłanej mi interpelacji grupy radnych Dzielnicowej Rady Narodowej Warszawa-Ochota w sprawie budowy na terenie dzielnicy Ochota pomnika „Lotnika".

Chciałbym przede wszystkim gorąco podziękować Towarzyszom Radnym za zajęcie się sprawą, którą my, lotnicy, jesteśmy bardzo zainteresowani.

Pomnik „Lotnika" wzniesiony w Warszawie, tak przecież związanej z historią polskich skrzydeł, byłby widomym wyrazem uznania społeczeństwa dla wielu pokoleń polskich lotników; byłby najlepszym hołdem i upamiętnieniem patriotyzmu lotników polskich, którzy w czasie ostatniej wojny nie szczędzili życia i krwi w walce z najeźdźcą hitlerowskim, a jednocześnie stanowiłby wyraz uznania dla licznego grona twórców polskiej myśli technicznej, oraz tych wszystkich, którzy rozsławiali i rozsławiają polskie skrzydła utrzymując się ciągle na czele w tabelach międzynarodowych wyczynów lotniczych i rekordów.

Najmłodsze pokolenie lotników polskich widziałoby w pomniku również wyraz uznania dla swej trudnej i odpowiedzialnej służby i pracy, przez co stałby się on nie tylko monumentem łączącym przeszłość z teraźniejszością, lecz byłby równocześnie czynnikiem mobilizującym do wytężonej i ofiarnej pracy nad rozwojem skrzydeł Polski Ludowej.

Wyrażam jednocześnie przekonanie, że Społeczny Komitet Budowy Pomnika „Lotnika", który mam nadzieję, zostanie powołany w najbliższym czasie, znajdzie poparcie przede wszystkim ludzi związanych z lotnictwem i w ogóle szerokich rzesz społeczeństwa.

GŁÓWNY INSPEKTOR LOTNICTWA
Gen. dyw. pil. JAN RACZKOWSKI

O PUCHAR ZATOKI GDAŃSKIEJ

Po zawodach modelarskich i jubileuszowym samolotowym Zlocie do Morza Aeroklub Gdański zorganizował w pierwszych dniach lipca ciekawą imprezę dla spadochroniarzy — Drugie Zawody Spadochronowe o Puchar Zatoki Gdańskiej. Wyniki ich i omówienie podamy w jednym z najbliższych numerów. Już teraz jednak chcieliśmy podkreślić aktywny udział Aeroklubu Gdańskiego w obchodach uroczystości 20-lecia Polski Ludowej na morzu.

„Skrzydlata Polska" dziękuje uczestnikom II Zawodów Spadochronowych o puchar Zatoki Gdańskiej za pozdrowienia na specjalnej pocztówce.

Pod znakiem Skrzydlatej spotkamy się w Jeżowie

W najbliższą niedzielę, 18 lipca br., w Ośrodku Wyczynowym Aeroklubu Jeleniogórskiego rozpoczynają się V Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar naszej redakcji. Wiele imprez regionalnych odbyło się już w tym sezonie, zainaugurowała pomyślny start II liga — a mimo to nasze zawody nie straciły swej atrakcyjności. Zgłoszenia napływały jeszcze po zamknięciu listy startowej i opublikowaniu jej. Można śmiało liczyć, że na każde wolne miejsce było co najmniej trzech kandydatów.

Witając na starcie pilotów, którzy ponownie biorą udział w zawodach „Skrzydlatej" pragniemy jednocześnie życzyć im, a także tym, którzy debiutują, by zdobywając doświadczenie w lotach górskich oraz zawodnicze osiągnęli przy tym sukcesy sportowe.

CO SŁYCHAĆ W „LOCIE"

1 lipca br., z okazji uruchomienia komunikacji lotniczej z Warszawy do Koszalina, wiceminister Komunikacji Jan Rustecki, przedstawiciel Wydziału Przemysłu Ciężkiego i Komunikacji KC PZPR Mieczysław Miłuński, gen. dyw. pil. Roman Paszkowski, dyrektor PLL LOT inż. Jan Zwierzyński oraz dyrektor Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych mgr Romuald Pawulski — przebywali w Koszalinie. Władze województwa koszalińskiego przeprowadziły z delegacją rozmowy na temat utrzymania stałej komunikacji lotniczej na nowej trasie. (Nowa linia lotnicza do Koszalina, jak wiadomo, jest sezonowa).

*

Warszawa posiada w lecie tego roku pięć połączeń lotniczych z Gdańskiem, dwa połączenia z Koszalinem oraz dwa połączenia lotnicze ze Szczecinem. Gdańsk ma również dwa razy dziennie połączenie z Krakowem i raz dziennie z Wrocławiem.

*

Dwa samoloty PLL LOT — turbośmigłowe Ił-18, wyruszą 22 lipca br. z Zespołem Filharmonii Narodowej i trzema tonami instrumentów do Aten.

*

3 lipca br. wystartował po raz pierwszy z lotniska Okęcie samolot LOTu do Finlandii, otwierający tym samym regularne połączenie lotnicze między Warszawą a Helsinkami. Z tej okazji na Okęcie przybył chargé d'affaires Ambasady Finlandii w Polsce pan Martii Korchonen. Pierwsi pasażerowie otrzymali wiązanki kwiatów (na zdjęciu poniżej). Załogę samolotu stanowili kapitanowie piloci: Jerzy Ziółkowski, Tadeusz Hendzel i Edward Kamela. (KOB)

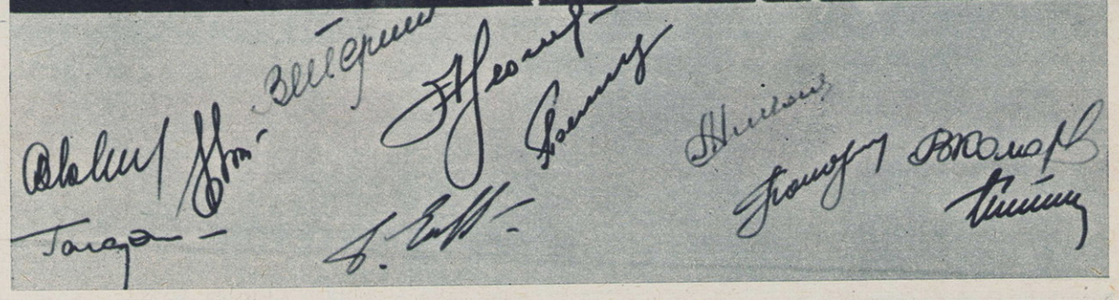
Foto: M. Kobrzyński

Z OKAZJI ŚWIĘTA ODRODZENIA

Za pośrednictwem radzieckiej Agencji Prasowej Nowosti (APN) otrzymaliśmy, z okazji Święta Odrodzenia Polski, serdeczne pozdrowienia dla naszych Czytelników od radzieckich kosmonautów Jurija Gagarina, Walentyny Nikołajewej-Tierieszkowej i Walerego Bykowskiego oraz wspólne zdjęcie wszystkich radzieckich kosmonautów wraz z ich autografami, które publikujemy poniżej. (red.)

RADZIECCY KOSMONAUCI

POZDRAWIAJĄ LOTNIKÓW POLSKICH — CZYTELNIKÓW „SKRZYDLATEJ POLSKI"



SERDECZNIE POZDRAWIAMY PRZYJACIÓŁ!

Z Okazji Święta Odrodzenia bratniej Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej przesyłamy serdeczne pozdrowienia czytelnikom Waszego pisma — polskim lotnikom, uczonym, inżynierom, pracownikom przemysłu lotniczego, entuzjastom lotnictwa i kosmonautyki.

Wszystkim naszym polskim przyjaciołom życzymy dobrego zdrowia, pomyślności, wiele szczęścia i sukcesów w budownictwie socjalizmu.

Ze szczerym szacunkiem
LOTNICY-KOSMONAUCI ZSRR
JURIJ GAGARIN
WALENTYNA NIKOŁAJEWA-TIERIESZKOWA
WALERY BYKOWSKI

ECHA LOTNIA

WOJCIECH Mozdyniewicz, jeden z bardziej znanych już u nas szybowników, urodził się w 1944 r, a więc ma tyle lat, ile liczy sobie dziś Polska Ludowa. Obok nauki (studiuje na Politechnice Warszawskiej), uprawia czynnie sport lotniczy — jest szybownikiem. I trzeba stwierdzić, że — mimo swoich 21 lat — ma już niemały dorobek na swym koncie w tej dziedzinie. Posiada złotą odznakę z 2 diamentami. W zeszłym roku zwyciężył w mistrzostwach szybowcowych juniorów na Żarze i w okręgowych zawodach szybowcowych w Rzeszowie. W tym roku natomiast zajął 6 miejsce w tzw. drugoligowych Krajowych Zawodach Szybowcowych w Lisich Kątach i zakwalifikował się do przyszłorocznych szybowcowych mistrzostw Polski, wchodząc tym samym do I ligi szybowcowej. Mozdyniewicz pochodzi z Podhala i pomimo że mieszka w stolicy z racji swych studiów, jest wierny swemu Aeroklubowi Tatrzańskiemu, (w którym rozpoczął szkolenie lotnicze) startując zawsze w jego barwach na zawodach szybowcowych.

Pięć lat starszy od chłopca z Podhala jest Jan Wróblewski z Bydgoszczy. W swej karierze szybownika doszedł on już do najwyższych tytułów, o jakich marzy każdy prawie pilot szybowcowy: zdobył mistrzostwo Polski i laur mistrza świata. Młodszy o rok jego kolega — Franciszek Kępka — szczyci się również zdobyciem tytułów: mistrza Polski i drugiego wicemistrza świata. Obaj uczą się jeszcze — studiują, a szybownictwo jest ich ulubioną dziedziną sportu.

Mozdyniewicz, Wróblewski, Kępka, setki i tysiące innych im podobnych młodych ludzi, rówieśników lub nieco starszych od Polski Ludowej, są jakże żywym symbolem rozwoju naszego lotnictwa w minionym 21-leciu.

Zawsze, ilekroć wracam do tamtych dni, dziś już historycznych, dni pełnych rozterki i niepokoju, zgliszcz i ruin, braku fachowców i sprzętu, ale przecież niekłamanego entuzjazmu i silnej woli walki o odbudowę i rozwój polskich skrzydeł — myślę o Fordonie, Żarze, Goleszowie i innych odradzających się wówczas ośrodkach szkoleniowych naszego lotnictwa sportowego, w których wraz ze mną stawiały swe pierwsze kroki lotnicze setki znanych i cenionych obecnie ludzi lotnictwa polskiego.

Pamiętam, na przykład z czasów szkolenia szybowcowego w Goleszowie, jak wielce przez nas ceniony i kochany instruktor Franciszek Kępka, „woził" nieraz na kolanach na pamiętnym „Esgegu" swego kilkuletniego synka — blondynka Franusia. Jakże ten Franuś dziś wyrósł i wyprzystojniał; stał się nie tylko wielką dumą ojca, ale naszą dumą — dumą lotnictwa Polski Ludowej.

21 LAT

Podobnie jak o Franku Kępce trzeba by powiedzieć o setkach i tysiącach chłopców i dziewcząt, młodych lotnikach cywilnych i wojskowych, pracownikach i działaczach lotnictwa, wszystkich tych, którzy rozpoczęli swój start życiowy w Polsce Ludowej; tej Polsce, która ich wychowała i wykształciła, a w której teraz jako pełnoprawni obywatele biorą czynny udział w życiu politycznym, społecznym i zawodowym. Ich sukcesy życiowe i osiągnięcia zawodowe stanowią m. in. dorobek naszego młodego, ludowego państwa.

Bo nasza ludowa Ojczyzna jest młoda nie tylko z racji swych 21 lat istnienia. Jest młoda również wiekiem swych obywateli. I dlatego też wiele z tego, co dokonało się w Polsce w ciągu tych 21 lat, związane jest z młodzieżą polską. Nowe warunki polityczno-społeczne wyzwoliły u młodego pokolenia niespożyte zasoby energii i aktywności, o czym słyszeliśmy i słyszymy każdego prawie dnia.

Młodzież polska ma obecnie szczególne warunki, aby — zgodnie ze swym zainteresowaniem — pracować w lotnictwie w różnych specjalizacjach, od sportu do lotnictwa zawodowego: w lotnictwie sportowym, komunikacyjnym, sanitarnym i gospodarczym, w wojsku i w przemyśle lotniczym. Warunki te, co podkreślamy nie tylko od święta, stworzyła nam władza ludowa pod kierownictwem partii. Trzeba o tym pamiętać i to doceniać.

Starsi lotnicy, którzy szkolili się przed wojną, a i ci, co mieli możliwość przebywać na Zachodzie i zapoznać się z lotnictwem krajów kapitalistycznych, wiedzą dobrze, ile wysiłku i pieniędzy kosztowało i kosztuje młodego człowieka, aby mógł on tam latać, uprawiać sport lotniczy czy studiować. U nas nauka i szkolenie są bezpłatne i dostępne dla każdego chętnego i zdolnego człowieka. To też rzutuje od razu na ilość uczących się i studiujących. Statystyka podaje, że na 10 tysięcy ludności studiują w Polsce 63 osoby, podczas gdy, na przykład, w Wielkiej Brytanii — 37 osób, we Włoszech — 39, we Francji — 62 osoby.

Ale dajmy pokój przykładom i statystyce. Znajdziemy ich mnóstwo w świątecznych wydaniach gazet i czasopism. W Święto Odrodzenia Polski cieszmy sie z sukcesów i bądźmy spokojni o przyszłość.

W radosne Lipcowe Święto życzę Wam Drodzy Czytelnicy, a za Waszym pośrednictwem — wszystkim lotnikom i pracownikom lotnictwa w Polsce, dużo radości i spełnienia marzeń — wiele sukcesów osobistych i zawodowych, które niech pomnażają dorobek naszego ludowego lotnictwa.

Ikarus

AKADEMIA POD IKAREM

TADEUSZ STĘPIEŃ

BYŁO ich czterdziestu dziewięciu... Stali w wyciągniętym „pod sznurek" dwuszeregu, odziani w dość liche drelichy niczym nie przypominające obecnych, szaro-błękitnych tropików, ściskając w spotniałych z emocji dłoniach kolby wysłużonych „Mosinów". Występowali kolejno... Trzy kroki... przyklęknięcie ...błysk generalskiej szabli muskającej klingą naramienniki — i sakramentalna formuła: — Mianuję was podporucznikiem lotnictwa. Nad głowami mieli błękit czerwcowego nieba, spokojnego pierwszym latem pokoju... Chwili tej nie zapomną nigdy. I daty: 21 czerwca 1945 roku. Ani miejsca — Dęblin — Wojskowa Szkoła Pilotów WP.

Dwadzieścia lat minęło od chwili, gdy datę pierwszej powojennej promocji zanotowano w kronice dęblińskiej „akademii pod Ikarem". W roku bieżącym — Oficerska Szkoła Lotnicza im. Janka Krasickiego, obchodzi jubileusz XX-lecia swej służby i pracy w Polsce Ludowej. Ale historia tej kolebki podniebnych asów, gniazda, skąd wylatywali w swój pierwszy samodzielny lot najlepsi z najlepszych — sięga dalej wstecz. Nie ma bowiem chyba w kraju naszym miejscowości, która tak całkowicie i nierozerwalnie związała się z dziejami i najwspanialszymi kartami historii polskich skrzydeł — jak właśnie Dęblin.

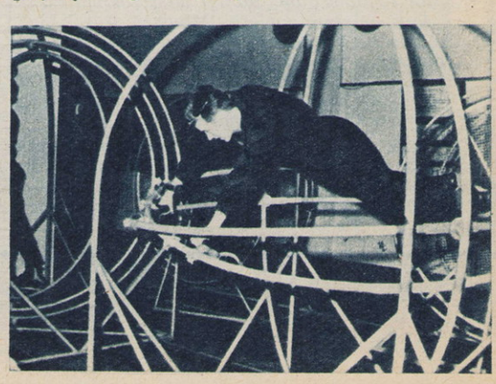
W roku 1927 do Dęblina przeniesiona zostaje z Grudziądza najstarsza polska oficerska uczelnia lotnicza. Tutaj w murach Centrum Wyszkolenia Lotniczego zdobywali lotnicze umiejętności i szlifowali mistrzowską formę, odbywali podchorążacki staż i pełnili instruktorską służbę piloci, których nazwiska znał cały świat: rekordzista i zwycięzca międzynarodowego Challenge por. pil. Franciszek Żwirko znany pisarz lotniczy por. pil. J. Meissner, będący też autorem nazwy, która już nierozerwalnie przylgnęła do Dęblina — „szkoła orląt".

Wrzesień 1939 roku otworzył nową kartę w historii szkoły. Bomby rozbiły budynki Centrum i znane wszystkim pilotom bloki osiedla Irena — swą romantyczną nazwę zawdzięczające byłemu arystokratycznemu właścicielowi tych terenów. Piloci znaleźli się na powietrznym froncie. Sformowane na bazie szkoły bojowe eskadry oddały poważne usługi Brygadzie Pancerno-Motorowej i Armii „Lublin". Myśliwska „grupa dęblińska" zanotowała na swym koncie pierwsze zestrzelenia. W szeregach broniącej Warszawy Brygady Pościgowej, 20 proc. pilotów stanowili absolwenci szkoły w Dęblinie z ostatniej, przedwojennej promocji w czerwcu 1939 r.

Po klęsce i ewakuacji personelu latającego — znaleźli się na obczyźnie wychowawcy i wychowankowie Dęblina, którzy stanowili poważną część składu formowanych na Zachodzie dywizjonów. W 315 Myśliwskim Dywizjonie „Dęblińskim" i 316 Myśliwskim Dywizjonie „Warszawskim" (które w okresie walk zestrzeliły na pewno ponad 130 maszyn niemieckich) oficerowie „dębliniacy" stanowili przytłaczającą większość. Słynni dowódcy dywizjonu 303 — por. pil. Zumbach, Henneberg i Drobiński, dywizjonu 305 — Grodzicki i Orliński, as polskich myśliwców por. pil. W. Urbanowicz — znany z epopei wrześniowej, który zestrzelił 17 samolotów nieprzyjacielskich (w tym 2 japońskie) — wszyscy rozpoczynali swój start w „szkole orląt". Nie brakło ich również w jednostkach Ludowego Lotnictwa Polskiego powstających na terenie ZSRR — jednym z pierwszych pilotów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego był por. pil. Medard Konieczny — również wychowanek Dęblina. W tej geografii dęblińskiego wysiłku zbrojnego na wszystkich frontach II wojny światowej nie zabrakło Europy ani Azji, Afryki czy dalekiego Pacyfiku. W obronie wolności i niepodległości kraju Dęblin oddał to, co miał najlepszego — ludzi, którym tutaj właśnie „wyrosły" skrzydła... Przypomnijmy jeszcze jeden tylko fakt — niejako bilansujący okres wojny: spośród 120 absolwentów ostatniej promocji przedwrześniowej — wojnę przeżyło zaledwie około dwudziestu...

Nowy rozdział szkoły to powojenne dwudziestolecie. Nie było ono łatwe. Start trzeba było zacząć z punktu zerowego. Kształcenie kadr specjalistów lotniczych dla odrodzonego Ludowego Lotnictwa stało się jednym z zasadniczych problemów. Rozkazem Naczelnego Dowódcy WP nr. 91 z października 1944 roku sformowana została Zjednoczona Wojskowa Szkoła Lotnicza. Na jej bazie powstały następne — szkoła kształcąca specjalistów — techników oraz

Zajęcia z mechaniki lotu. Wykładowca mjr inż. Hipolit POLKOWSKI demonstruje zmiany opływów ciał w tunelu dymnym. Zawód pilota wojskowego wymaga tężyzny fizycznej. Na zdjęciu z prawej: podchorążowie w czasie ćwiczeń na przyrządach gimnastycznych.



utworzona rozkazem nr. 86 z kwietnia 1945 r. — Wojskowa Szkoła Pilotów w Dęblinie. Z zabudowań dawnego Centrum blisko 40 proc. obiektów leżało w gruzach. Nie było podręczników, pomocy naukowych, a nade wszystko instruktorów i wykładowców. W tym trudnym, początkowym okresie z wydatną pomocą przyszły władze radzieckie, udzielając wszechstronnej pomocy, materialnej, dydaktycznej i kadrowej. Szkolono pilotów myśliwskich i bombowych, szturmowych i łącznikowych, nawigatorów i obserwatorów — cały personel latający, a także na specjalnych kursach wyższych dowódców jednostek i oficerów sztabowych. Np. w 1947 r. kurs taki ukończyli obecny Główny Inspektor Lotnictwa WP gen. dyw. pil. J. Raczkowski, Dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju — gen. dyw. pil. Cz. Mankiewicz, Szef Sztabu Inspektoratu Lotnictwa gen. bryg. nawig. Wł. Jagiełło.

Bywały też dni, gdy zeszyt z notatkami trzeba było zamienić na pepeszę. Na wewnętrznym froncie wojna jeszcze trwała. W walkach z reakcyjnym podziemiem zginęło wielu instruktorów i wychowanków — dowódca I eskadry szkolnej Bohater Zw. Radzieckiego mjr Iliasz, podchor. Skowroński, pilot-instruktor por. Robaczewski, chor. Reszko i inni.

Główny Marszałek Lotnictwa ZSRR K. WIERSZYNIN w towarzystwie Głównego Inspektora Lotnictwa gen. dyw. pil. Jana RACZKOWSKIEGO zwiedza Salę Historii Szkoły.

Lata następne to okres dynamicznego rozwoju szkoły, intensyfikacji procesu nauczania, zmian w metodach szkolenia i modernizacji sprzętu szkoleniowego. Zmieniają się też samoloty na pasach startowych dęblińskiego lotniska. Znikają tak popularne i niezastąpione niegdyś „pociaki" i mocno już archaiczne „Ut". Wchodzi do użytku sprzęt nowy, doskonalszy — wśród nich takie maszyny polskiej konstrukcji od „Junaków" poprzez śmigłe „Biesy" do najnowocześniejszych odrzutowych „Iskier". Zmieniają się maszyny bojowe — śmigła „Jaków", „Iłów" i „Peszek" zastępują rury odrzutowych maszyn.

Podsumowaniem, a jednocześnie bilansem dorobku 10-lecia szkoły jest nadanie jej rozkazem MON imienia młodzieżowego bohatera z lat okupacji — Janka Krasickiego oraz przyznanie przez Radę Państwa orderu „Sztandaru Pracy" II kl. w uznaniu zasług dla rozwoju lotnictwa polskiego.

Dziś Dęblińska OSL to prawdziwy kombinat naukowy, „akademia pod Ikarem", w której murach zdobywają lotniczą wiedzę i umiejętności setki i tysiące młodych ludzi, oficerów-pilotów, nawigatorów i oficerów sztabowych. W okresie 20-lecia miało tu miejsce 46 większych promocji. Ogromnie wzrósł poziom instruktorów — gdy w roku 1960 tylko 2 proc. posiadało I klasę pilota wojskowego, to obecnie posiadaczami tej klasy jest aż 71 proc. kadry. Wzrosła też poważnie ilość wykładowców posiadających ukończone wyższe wykształcenie.

Niemałe ma też osiągnięcia szkoła w szeregu innych dziedzin — pracy kulturalno-oświatowej, sporcie, pracy organizacji partyjnych, młodzieżowych i społecznych, w wielkim wkładzie w realizację szeregu czynów społecznych w akcjach przy zwalczaniu skutków klęsk żywiołowych.

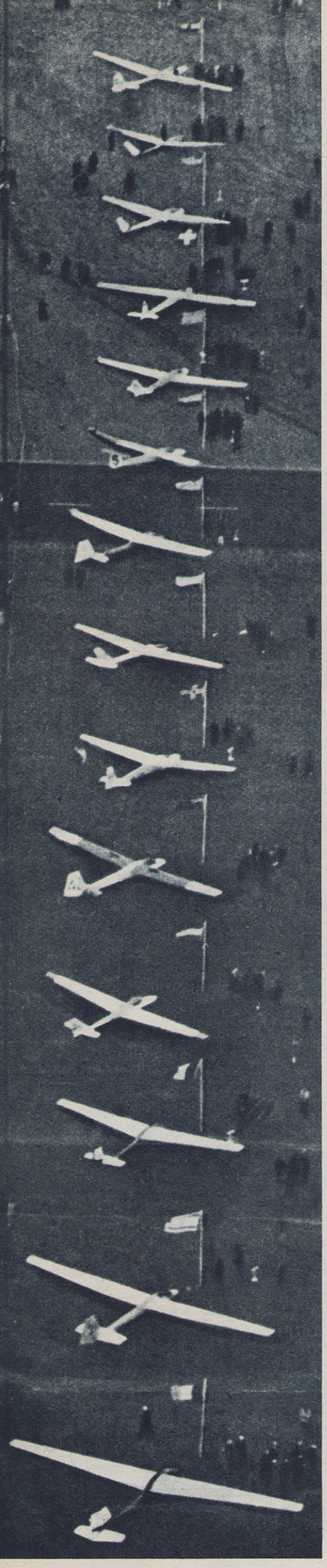
W jasnych, przestronnych salach OSL, w czasie niełatwych dni nauki przyszli oficerowie z husarskimi skrzydłami na czapkach uzyskują ogromny zasób wiedzy — od filozofii i pedagogiki, do mechaniki i meteorologii, od nawigacji do elektroniki, od teorii lotu do ślepego pilotażu i taktyki walki powietrznej, od umiejętności prowadzenia samochodu do sztuki pilotowania naddźwiękowego odrzutowca. Ich wychowawcami są doświadczeni specjaliści, którzy opanowali wszystkie arkana lotniczej sztuki. Nie brak wśród nich i takich, którzy pełnią służbę w szkole od lat dwudziestu, a oficerskie gwiazdki dostali w tej pierwszej, pamiętnej promocji. Są to m.in. płk. pil. Z. Plezia, ppłk. pil. G. Winter, ppłk. pil. St. Harliński i mjr. pil. A. Adamczuk.

Dziś, bilansując wspaniałe osiągnięcia swego dwudziestolecia, Oficerska Szkoła Lotnicza im. J. Krasickiego w Dęblinie rozpoczyna nowy rozdział pracy w Polsce Ludowej. „Akademia pod Ikarem" — którego statua stoi na ukwieconym gazonie przed wejściem do centralnego kompleksu budynków — w swej codziennej pracy realizuje zaszczytną lotniczą zasadę: „szybciej — wyżej — dalej"!

Przed laty... dziś... i w przyszłości.

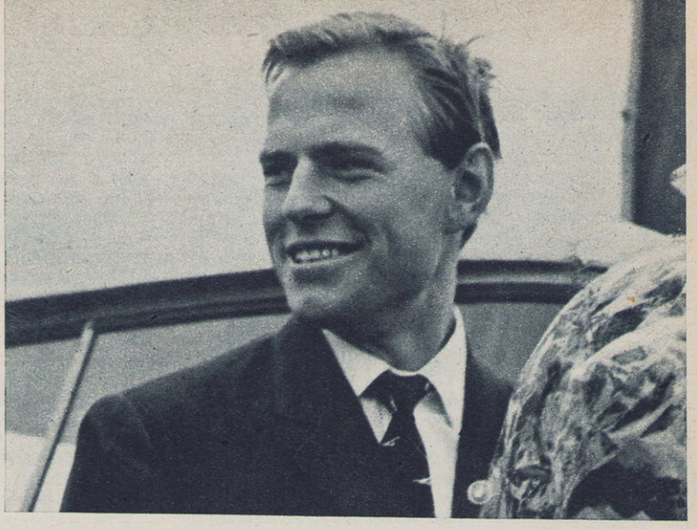
Przysięga podchorążych w 1952 i 1963 roku.

Dwie promocje: 1950 r. — promuje Dowódca Wojsk Lotniczych gen. bryg. Aleksander ROMEYKO. 1964 r. — Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan RACZKOWSKI.



NA X SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTWACH ŚWIATA

Napisał
JAN
WRÓBLEWSKI



Zamieszczoną poniżej relację z X Mistrzostw Świata napisał specjalnie dla „Skrzydlatej Polski" ich triumfator, najlepszy pilot z South Cerney Jan Wróblewski. Dobór ilustracji i podpisy pod zdjęciami — nasze (red.).

GDZIEŚ w połowie maja, tuż przed naszym wyjazdem z Leszna, zjawił się w Centrum przedstawiciel „Skrzydlatej". Obfotografował „Zefira 3", wyciągnął nas na różne rozmówki, aż w pewnej chwili niespodziewanie natarł na mnie.

— Obiecaj — powiedział — że jak zostaniesz mistrzem świata, to napiszesz dla „Skrzydlatej" własną, dokładną relację. Ale tylko — zastrzegł — specjalnie dla nas!

Potraktowałem to jako żart. I dlatego odsyłając go z tą propozycją do Edka, Franka czy Jurka z uśmiechem odpowiedziałem: zgoda.

— Słowo? — upewniał się niemal poważnie.

— Słowo — odrzekłem, nie przywiązując do tego wyrazu większego znaczenia.

I tak oto w sposób zupełnie przypadkowy zostałem zobligowany do wykonania trudnego zadania. Niełatwo jest już mówić o własnych wrażeniach, spostrzeżeniach czy ocenach. Pisać zaś — jeszcze ciężej. Zwłaszcza gdy proste przecież sprawy urastają do miana symboli i zyskują szeroki rozgłos. A tak jest chyba zawsze z wynikami sportowymi.

Ale skoro już nieopatrznie podjąłem takie zobowiązanie, względem miłej skądinąd redakcji, i „kobyłka u płota" — to postaram się jednym ciągiem odpowiedzieć na wszystkie pytania, którymi po powrocie do kraju zasypali mnie przyjaciele, koledzy i reporterzy.

Do rzeczy więc. Przygotowania. Te zaczęły się dla mnie na ubiegłorocznym wiosennym obozie kadry. Wypadłem na nim stosunkowo nieźle, udało mi się między innymi uzyskać na trójkącie 500 km prędkość 91,3 km/h — nowy rekord Polski. Dodawszy to do rezultatów z sezonu 1963 zdawałem sobie sprawę na starcie X Szybowcowych Mistrzostw Polski — zapowiedzianych jako jednej z eliminacji do ekipy reprezentacyjnej — że od ich wyniku uzależniony jest mój ewentualny wyjazd do Anglii. Zająłem, jak wiadomo, trzecie miejsce i pełen wątpliwości oczekiwałem na decyzje trenera i władz. Niepewność pogłębiał fakt, iż wszystkie moje rezultaty osiągnąłem w ciągu krótkiego czasu i tylko w kraju, nie miałem więc żadnego doświadczenia z imprez zagranicznych.

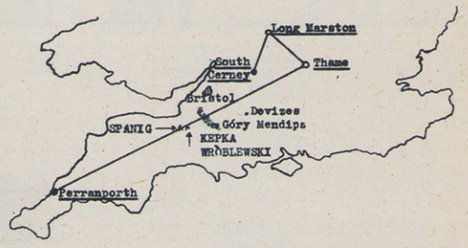
Dziś od tamtej pory zmieniło się wiele, ale fakt powołania do reprezentacji dwóch debiutantów, „zielonych" w zakresie międzynarodowej rutyny, był dla Franka i mnie prawdziwym przeżyciem. W konsekwencji znaleźliśmy się na sierpniowym obozie przygotowawczym. Początkowo lataliśmy w Szczecinie, ale bez większego powodzenia i osiągnięć. Nie zobaczyliśmy nawet, jak w praktyce wygląda bryza morska. Druga część zgrupowania odbywająca się w Rybniku dała mi cenne doświadczenia w lotach nad terenami przemysłowymi, w wykonywanych tam przelotach w trudnych warunkach wypuszczaliśmy się w rejony podgórskie. Było to dla mnie o tyle ważne, że nigdy nie latałem w górach. Ogółem w sierpniu 1964 r wylatałem 30 godzin.

Dalszy ciąg przygotowań, nie licząc dwutygodniowego obozu w Tatrach, rozpoczął się wiosną br. w Lesznie. Zgodnie marzliśmy i mokliśmy wykorzystując nieliczne okresy względnej pogody na wykonywanie lotów w „angielskich" warunkach. Kontynuowaliśmy też trening w lataniu zespołowym, w którym mogłem wiele skorzystać z bogatego doświadczenia kolegów. Nabraliśmy, tak sądzę, jednocześnie do siebie i przekazywanych informacji pełnego zaufania. Ostatnie kilka dni przed wyjazdem spędziłem na Żarze trenując loty żaglowe, ciągle jeszcze nie czułem się pewien w terenie górskim, a takowego — jak mnie uczono — w Anglii nie brakuje. Nie wspominam już czasu spędzonego nad mapą brytyjskich wysp, dyskusji o regulaminie, taktyce itp. Razem wylatałem wiosną 55 godzin i przeleciałem około 1 500 km. W sumie czułem się dobrze przygotowany, co bynajmniej debiutanckiej tremy nie zmniejszało... Wiadomo bowiem było, że angielska pogoda jest zmienna i warunki różnorodne, konkurenci sławni, a ich szybowce to latające orchidee, nawigacja niełatwa. Słowem walka zapowiadała się poważnie.

Zaraz po lądowaniu na angielskim brzegu serdecznie powitali nas mieszkający na wyspie rodacy. Nie kryli entuzjazmu i głośno wyrażali swoje sądy, że „my im pokażemy". Optymizm ich nie zmniejszył się też, kiedyśmy przyjechali do South Cerney i zobaczyli powątpiewające nad „Fokami" w klasie otwartej (zgłoszenie bowiem opiewało na „Zefiry 3") miny gospodarzy i rywali.

Przybyliśmy zgodnie z planem na tydzień przed mistrzostwami z zamiarem odbycia na miejscu solidnego treningu. Niestety, brak warunków ograniczył go w sposób zasadniczy. Jeden tylko trójkąt dał mi wiele do myślenia. Trójkąt, który obleciałem, ale nie zaliczyłem. Rzecz w tym, że gospodarze wykładali punkty zwrotne z małych pomarańczowych płócien ukrytych od strony nalotu. Dla orientacji jednak umieszczali przed nimi dobrze widoczne strzały na ziemi. Było ich dwie. Pierwszą więc przyjąłem jako drogowskaz, drugą zaś już jako oznaczenie punktu. Zameldowałem się więc i zmieniłem kurs. Podobnie i na drugim wierzchołku. Dobrze, że stało to się na treningu, bo strach pomyśleć, co by było, gdyby zdarzyło się to w czasie mistrzostw.

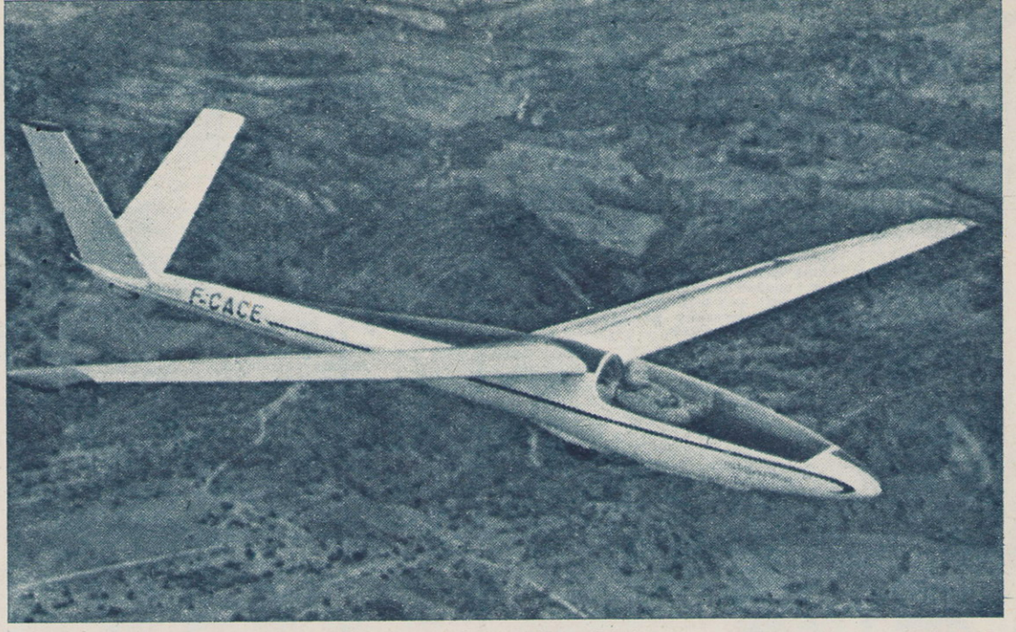
I wreszcie pierwsza konkurencja. Przelot docelowy do Cosford długości 108,7 km. Początkowo mam duże trudności, bo nad lotniskiem „kit", który zalega też i na trasie. Odszedłem



Mapka trasy ostatniej, szóstej konkurencji prowadzącej po trasie łamanej do Perranporth. Oznaczone są miejsca lądowania zwycięzców — Späniga w klasie otwartej i Kępki w standard. Warto zwrócić uwagę, że gospodarze ustawiali próby „na bryzę", by stworzyć handicap swoim zawodnikom. Niżej: nasi reprezentanci w klasie otwartej czekają na warunki.

więc bardzo na bok i powoli przemieszczałem się do przodu. 35 kilometrów przed metą znowu rozmyte chmury pokryły horyzont. Otrzymałem wtedy od Edka Makuli, który był w przodzie, cenną informację, że tam całkowity brak warunków. Wszedłem więc w ostatnią napotkaną chmurę, z której wykonałem dolot. Na mecie okazało się, że minął ją tylko jeszcze jeden zawodnik z klasy otwartej — Spänig (NRF). Poprosiłem znajdującego się już na lotnisku docelowym mego opiekuna z miejscowego Polskiego Klubu Szybowcowego, by zagadnął tego pilota o wrażenie z lotu. Mój tłumacz usłyszał wykrętną odpowiedź o „braku znajomości angielskiego" i że „właściwie nie ma o czym mówić". Cóż, oprócz sportu jest także i polityka. Moją radość z udanego lotu powiększył fakt, że Franek wygrał konkurencję w klasie standard.

Długo wyczekiwaliśmy po starcie w drugiej konkurencji, którą był przelot po trasie trójkąta 171 km South Cerney — Caradoc Farm — Long Marston — South Cerney. Odeszliśmy ostatni. W rejonie pierwszego punktu zwrotnego popsuła się zupełnie widoczność. Wynosiła ona dwa, półtora, a pod podstawą jeszcze mniej kilometrów. Nawet w chmurze nie musiałem włączać zakrętomierza. Tu rozstałem się z Edkiem. Spotkaliśmy się znowu przy meldowaniu na drugim punkcie. Później już nie mieliśmy kłopotów. Wznoszenia były silne, trafiały się nawet 4 m/sek i z odległości 50 km wykonaliśmy dolot przylatując „skrzydło w skrzydło".



W ramach lotów wymiennych po mistrzostwach Jan Wróblewski latał na francuskim szybowcu „Edelweiss", który bardzo przypadł mu do gustu.

Obok Wróblewskiego i Makuli członkowie Polskiego Klubu Szybowcowego

Jaki uroczy kibic... Nie ma to jak być mistrzem świata (i kawalerem też!)

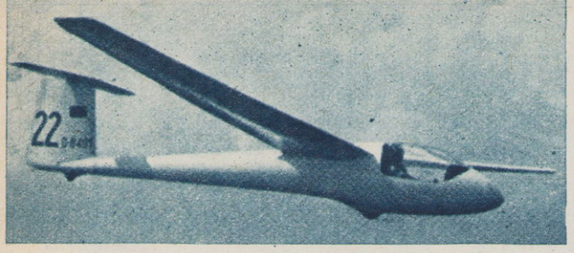
Na najwyższym podium zwycięzców POLAK! Jan Wróblewski z pucharem mistrza świata.

Na trzecią konkurencję wyznaczyli organizatorzy również trójkąt 173,5 km po trasie South Cerney — Malborough White Horse — Wells Cathedral — South Cerney. Po odczepieniu mieliśmy kłopoty, choć większość konkurentów licząc na pogorszenie się warunków odeszła na trasę. Ruszyliśmy z Edkiem szybko, bo wznoszenia raptownie się poprawiły. Za pierwszym punktem zwrotnym weszliśmy z różnicą 100 metrów wysokości w chmurę. Informowaliśmy się przez cały czas o prędkości wznoszenia i posiadanej wysokości. Po drodze trafiłem w silniejszy komin i by nie dogonić Edka, musiałem otwierać hamulce. Lot ten szczególnie był denerwujący dla będącego na podsłuchu kierownictwa ekipy. Opuściliśmy chmurę na wysokości około 2 500 m, ja obok szybowca włoskiego. Wykonaliśmy długi przeskok pod drugi punkt. Edek, który był wyżej o jakieś 150 m, poleciał dalej, a ja musiałem podkręcić i w słabszym wznoszeniu straciłem dwie minuty. Po zameldowaniu się nad miejscowością Bath znalazłem chmurę dającą do 4—5 m/sek, w której wyszedłem na wysokość 2 200 m zapewniającą dolot. Edek zboczył jakieś 2—3 km i mimo moich informacji wobec złej widoczności nie chciał szukać mojej chmury. Doleciał do mety ledwo, ledwo po długim denerwującym dolocie zajmując drugie miejsce w konkurencji.

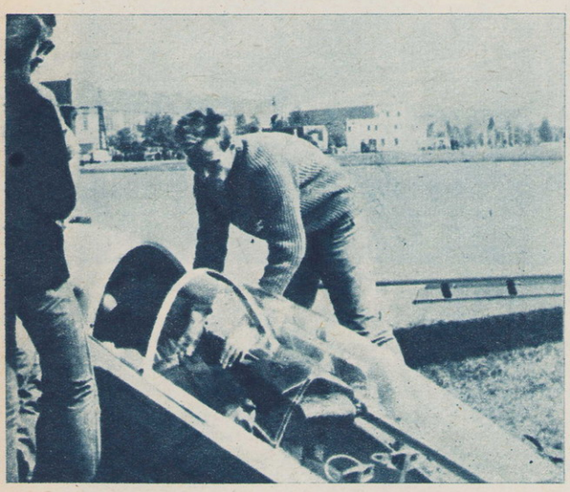
Czwartą konkurencją był przelot otwarty, w którym sukcesy wróżono gospodarzom. Wznoszenia były słabe. Odchodziliśmy przy podstawie chmur 600 m. Lecieliśmy razem z Edkiem. Widoczność była słaba, chmury rozłaziły się i mieliśmy stale kłopoty. Jadące samochody informowały nas, że w przodzie warunki wcale nie lepsze. W rejonie Birmingham spadliśmy nisko i przetrwać musieliśmy kryzys. Tam dogonił nas Franek i Jurek. Zjawiło się też wiele szybowców obcych. Skoczyliśmy do krążącego „Meteora", ale i on miał niewiele. Dopiero w okolicy Sheffield zaczynała się bryza. Spadła widoczność i lecieliśmy według przyrządów. Nie widzieliśmy ani ziemi, ani konturów chmur. Nie wiedzieliśmy też, gdzie się znajdujemy. Długie odcinki pokonywaliśmy po prostej trafiając czasem na bardzo silne, do 4 m/sek, wznoszenia. Jurek odchylił się na wschód, ale tam było gorzej. Bryza w pewnym momencie urwała się i długo lecieliśmy po prostej. Już nisko skierowaliśmy się na zbocze, które przytrzymywało nas na żaglu. Dołączył do nas francuski „Edelweiss" i mieliśmy trudności ze zmieszczeniem się na małym zboczu. Nie widząc żadnych możliwości przedłużenia lotu lądowaliśmy na jednym polu z lotu prostego. Mniej więcej po godzinie nastąpiła jakby regeneracja bryzy, ale siedzieliśmy już na ziemi. Trudno zresztą przewidzieć, czy możliwy byłby kontakt z tą bryzą.

Krótką historię miała piąta konkurencja — przelot docelowy do Spitalgate długości 162 km. Nic nam tego dnia się nie układało. Pilnował nas „Meteor", z którym na ogonie odchodziliśmy jako ostatni. Rozeszliśmy się więc z Edkiem, by następnie ponownie spotkać na 50—60 km trasy. Warunki były świetne. Podstawa

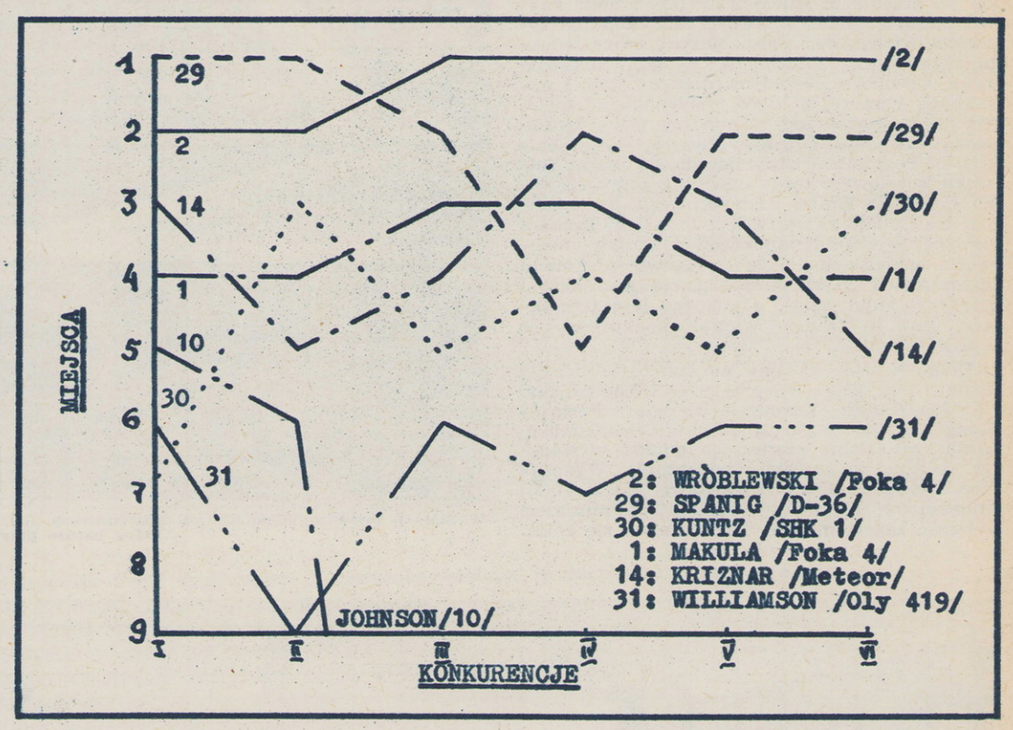
CIĄG DALSZY NA STR. 8



Polskim pilotom został również drogą wymiany udostępniony do lotów zachodnioniemiecki szybowiec klasy standard „Phoebus" (wyżej). Przy „Foce" — Jan Wróblewski. W głębi ogromny hangar lotniska South Cerney (niżej).



POZYCJE W KLASYFIKACJI OGÓLNEJ PO POSZCZEGÓLNYCH KONKURENCJACH



CIĄG DALSZY ZE STR. 7

1 400 m i wznoszenie rzędu 4 m/sek. Na lotnisku docelowym dał się zaznaczyć wpływ bryzy (przeciwny wiatr!), o której w porę uprzedziły nas znajdujące się tam ekipy z samochodami. Dolot wykonywaliśmy z odległości 30 km. Pecha miał radziecki pilot Susłow, który pomylił lotniska i lądował 10 km przed celem.

Ostatnia, szósta konkurencja miała odbyć się po trasie wyznaczonej prowadzącej przez Long Marston i Thame do Perranporth. Wystartowaliśmy wcześnie. Podstawa była niska i wznoszenia słabe. Do pierwszego punktu lecieliśmy razem z Edkiem. Tam Edek poleciał do przodu. Meldowaliśmy się nisko. Zszedłem do 600 m w poszukiwaniu lepszych wznoszeń. 20 km przed Thame wróciłem na trasę i trafiłem wreszcie w tzw. fazę. Nad Thame zameldowałem się we wznoszeniu, które dawała rozległa chmura. Wykonałem stąd długi przeskok i na wysokości 500 m znalazłem się w rejonie Oxfordu. Tam spotkałem Francuza Penauda i wykręcaliśmy się razem. Leciałem północną stroną trasy, Francuz wcześniej odbił na południe. Z samochodów alarmowano, że na północy jest lepiej. W 4,5-metrowym wznoszeniu w chmurze uzyskałem wysokość 2 200 m i zacząłem odbijać na płn.-zach. w kierunku widocznych tam chmur. Tak doleciałem do Bristolu, nad którym w słabym wznoszeniu w chmurze wyszedłem na 1 300 m. Tu spotkałem Franka, z którym kawałek trasy pokonaliśmy pod szlakiem Cu — zastanawialiśmy się nawet, czy to nie bryza. Wreszcie chmury urwały się, na trasie widoczny był tylko jeden fractocumulus. Zaryzykowałem. Z trudnością doleciałem do 1 100 m, choć początkowo miałem nawet 3 m/sek. 200 m niżej doleciał do mnie Williamson. Silny wiatr znosił nas od trasy, wznoszenia słabły i jedyną nadzieję wiązałem z widocznymi na mapie górami, których stoki mogły dać możność żaglu. Faktycznie utrzymywałem się nad górkami na wysokości 50—100 m dochodząc po zboczach do trasy. W tej sytuacji spotkałem Kuntza, razem wykręciliśmy 500 m w 1-metrowym wznoszeniu i lecieliśmy tak długo, jak tylko można było. Lądowaliśmy z prostej, Franek o mało co nie zatrzymał się na ostatnim płotku.

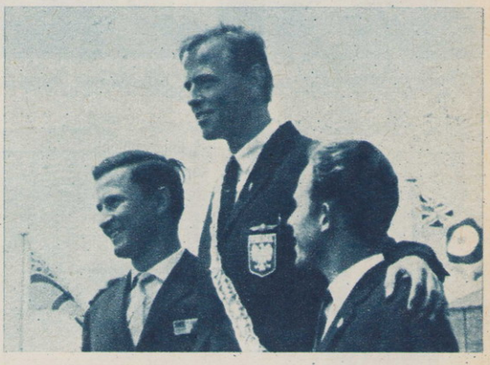
Mistrzostwa się skończyły. Niewątpliwy sukces całej polskiej ekipy został osiągnięty dzięki całkowitemu oddaniu sprawie przez wszystkich jej członków. Osobiście jestem niezmiernie wdzięczny kolegom za cenną pomoc i informacje w powietrzu, zwłaszcza Edkowi, z którym najwięcej współpracowałem. Doskonale spisywała się załoga mojej „Nysy" kierowca Stanisław Jednorowski i nawigator Julian Ziobro. A już najwięcej ciepłych słów pragnąłbym przekazać Wojciechowi Iglińskiemu i Wojciechowi Lewandowskiemu, Polakom zamieszkałym w Anglii, którzy poświęcili swoje urlopy i włożyli wiele serca i pracy, by pomóc mi na mistrzostwach. Serdeczne dzięki przyjaciele i do spotkania w ojczyźnie!

W praktyce okazało się, że angielskie warunki nie są takie straszne, choć oczywiście trudne. Kłopoty z nawigacją przy stosowaniu map 1:500 000 zmniejszyły się znacznie, orientację zresztą ułatwiała wielka liczba lotnisk. Jedyne co potwierdziło się z naszych przewidywań to konkurenci. Rutynowani, utalentowani i groźni w każdych warunkach. Dysponują do tego świetnymi szybowcami i odpowiednim zapleczem naziemnym (np. nawigują przy pomocy radionamierników). Latałem w ramach lotów wymiennych na zachodnioniemieckm „Phoebusie" i francuskim „Edelweissie". Szczególnie ten drugi szybowiec przypadł mi do gustu swoimi właściwościami w krążeniu i wygodną kabiną.

„Foka" spisywała się w miarę swoich możliwości doskonale. Z wyposażenia wyrzuciłem na miejscu sztuczny horyzont i butle tlenowe, z których nie korzystałem. Nie znalazły też zastosowania wariometry „Cosim". Pozostałe przyrządy i radiostacja „RS-II' służyły mi bez zarzutu.

Same mistrzostwa były wielką imprezą sprawnie zorganizowaną i z dużym rozmachem prowadzoną. Podziwiałem zaplecze techniczne i sprawną informację.

JAN WRÓBLEWSKI



Najlepsi w roku 1965 szybownicy klasy otwartej: Jan Wróblewski (Polska) — mistrz świata, oraz dwaj wicemistrzowie Spänig i Kuntz (obaj NRF).
Zdjęcia: B. Koszewski (1) i Z. Korsak (3)

„SKRZYDLATA" Z WIZYTĄ U RODZINY MISTRZA

KIEDY w gustownej klubokawiarni bydgoskich lotników grono działaczy i przyjaciół oczekiwało na powrót mistrza świata Jana Wróblewskiego, „Skrzydlata" wykorzystała wolną chwilę, by odwiedzić rodzinę bohatera z South Cerney.

W mieszkaniu przy ul. Modrzewiowej na Osiedlu Leśnym zastaliśmy rodziców pp. Agnieszkę i Franciszka Wróblewskich oraz brata Ryszarda. Wizytę rozpoczęliśmy od zwiedzenia pokoju mistrza, uwagę zwracają tu trzy przedmioty. Dużych rozmiarów radioodbiornik — obiekt zainteresowań nie tylko zawodowych, potężna sztanga o ciężarze dobrych kilkudziesięciu kilogramów oraz fotografia na ścianie przedstawiająca trzyletniego Janka z samolotem.

— To on tak już od dziecka? — pytamy. — Jak najbardziej — odpowiada pani domu. — Wprawdzie ja sprzeciwiałam się trochę temu, ale mąż odważnie podpisał zezwolenie na szkolenie lotnicze i chyba — dziś szczególnie — tego nie żałuje.

— Z Jankiem — dodaje p. Franciszek — nie mieliśmy kłopotów wychowawczych. Zgodnie z moim życzeniem ukończył Technikum Weterynaryjne, a obecnie idąc za własnymi zainteresowaniami zbliża się do ostatnich egzaminów na wydziale radiowo-telewizyjnym Państwowej Szkoły Technicznej. Zawsze uczył się dobrze.

— Więcej nawet — skomentował brat Ryszard — kiedy w zimie ważyły się losy Janka w szkole i istniała możliwość, że zajęcia uniemożliwią mu trening i wyjazd — chodził zakłopotany i skłonny zrezygnować raczej ze sportu niż nauki. Szczęśliwie przełożono mu w szkole praktykę na sierpień i dzięki temu pozbył się kłopotów. Przez całą zimę — kontynuuje — na ścianie w pokoju Janka wisiała mapa Anglii, w którą wpatrywał się w wolnych chwilach, kombinował ewentualne trasy i coś tam po cichu liczył.

— A czy Janek opowiada dużo w domu o sukcesach w lataniu?

— Raczej niewiele. Czasem tylko, gdy uzyska jakiś dobry wynik, to powie parę słów.

— To zupełnie tak samo jak i na lotnisku. Znamy go tam jako małomównego i skromnego. Ostatnie już pytanie. Jak przyjęto triumf sportowy Państwa syna i brata w najbliższym otoczeniu?

— Zgłaszali się do mnie w miejscu pracy nawet nieznani ludzie z gratulacjami — mówi p. Franciszek. — I nam także — dodaje mama i brat mistrza świata — dostało się wiele serdecznych słów od przyjaciół i przypadkowych czasem znajomych. A sami — kończą niemal chórem — jesteśmy bardzo, bardzo szczęśliwi. (p)

PO ANGIELSKIM SUKCESIE

TADEUSZ REJNIAK

TAK się tym razem składa, że zaledwie mamy za sobą jedno wielkie wydarzenie szybowcowe, jakim był udział i sukcesy naszych pilotów w mistrzostwach świata w Anglii, a już przeżywamy nowe, w innej co prawda skali, ale też bardzo ważkie — Szybowcowe Mistrzostwa Polski. W związku z tym większość członków ekipy, która dopiero co powróciła z Anglii, zaangażowanych jest czynnie bądź to jako zawodnicy, bądź też jako współorganizatorzy leszneńskiej imprezy i dlatego na obszerniejsze relacje z szybowcowych mistrzostw świata wypadnie Czytelnikom „Skrzydlatej Polski" prawdopodobnie jeszcze trochę poczekać. Żeby jednak nie nadużywać cierpliwości zainteresowanych, pragnę bodaj w pobieżnych słowach dać garść informacji z przebiegu naszej wyprawy, a nie mogąc na razie pokusić się o pełny i szczegółowy reportaż, uciekam się do formy migawek, których tematem są doznania i spostrzeżenia, jakie najmocniej utkwiły w pamięci.

JESZCZE W KRAJU

Rzecz może wydać się dziwna, ale do dużych przeżyć ekipy zaliczam już sam dzień jej wyjazdu z Polski. Dowcipnych proszę nie łapać za słowo: przeżycie nie dlatego, że wyjazd, a dlatego, że w tak gorącej i serdecznej atmosferze pożegnania. Leszno, znane z sympatii dla szybowników, tym razem przeszło samo siebie w zademonstrowaniu jej objawów. Bo proszę wyobrazić sobie taką sytuację: w gotowości podróżnej ruszamy ze strzyżewickiego lotniska, całą ekipą, a więc w pięć samochodów z czterema szybowcami na przyczepach zajeżdżamy na rynek Leszna, a tam mrowie ludzi. Tłumy mieszkańców, delegacje zakładów pracy, młodzież szkolna w zwartym ordynku pod przewodem swych nauczycieli i ojcowie miasta i powiatu Leszna, celebrujący całą tę uroczystość. Przemówienia, wzruszenia, orkiestra gra, powiewają transparenty z życzeniami silnej termiki i dobrych wyników w Anglii, w powietrze wznoszą się bibułkowe balony z napisami „Niech żyją Makula i Popiel", urocze dziewczęta wręczają nam pęki kwiatów oraz wielkie pudło cukierków z miejscowej fabryki „Rywal", a czterech najprawdziwszych kominiarzy ściska ręce zawodnikom, życząc im... mocnych kominów na mistrzostwach.

Takiego pożegnania nie zaznała jeszcze chyba żadna ekipa sportowa, wyjeżdżająca na jakiekolwiek zawody. Ale nie na tym koniec.

Jesteśmy już mniej więcej w połowie drogi do granicy państwa, nasza kolumna sunie spiesznie prostym odcinkiem szosy, gdy w niskim nalocie dogania nas samolot. Ze znaków rejestracyjnych rozpoznajemy „Jaka — 18" z Centrum Szybowcowego w Lesznie i sądząc, że to jeszcze jedno pożegnanie, machamy mu przyjaźnie rękami. Manewry samolotu świadczą jednak wyraźnie, że jego załoga ma nam coś do powiedzenia. Zatrzymujemy się więc i wtedy, zgrabnie rzucone, spada z „Jaka" tuż koło nas niewielkie zawiniątko. Zawartość tej poczty lotniczej: końcówka z reduktorem do butli tlenowych.

Kochani zapaleńcy. Spostrzegli tę końcówkę, leżącą w warsztacie, myśleli, że zapomnieliśmy zabrać, więc nie zwlekając dowieźli. To nic, że się pomylili, że pozostawiona była zbędną. Cześć im i wielkie dzięki za tę troskę, za dobre chęci.

Po raz trzeci musieliśmy przerwać podróż na polskiej ziemi wtedy, gdy drogę zagrodziła nam delegacja Aeroklubu Ziemi Lubuskiej z wiceprezesem Zdziśkiem Konikiem na czele. Dowiedziawszy się telefonicznie, że nie jedziemy przez Zieloną Górę, gdzie przygotowali owacyjne pożegnanie, wyjechali specjalnie na trasę naszej podróży, żeby nas wyściskać, życzyć powodzenia i obdarować kwiatami oraz... winem lubuskim.

No, powiedzcie sami — Drodzy Czytelnicy, czy po takich i tylu objawach serdeczności nasi zawodnicy mogli chociażby tylko pomyśleć o zajęciu złych miejsc na mistrzostwach? Byłaby to z ich strony najczarniejsza niewdzięczność!

Dzisiaj, kiedy sukces mamy już w kieszeni, mogę sobie na ten żart pozwolić. Proszę jednak wierzyć, że przed mistrzostwami, w okresie treningu, nieraz z poważnym dreszczykiem tremy myśleliśmy i mówiliśmy o tym, jakim ogromnym zawodem byłoby ewentualne niepowodzenie naszych pilotów dla wszystkich, którzy z taką niezachwianą wiarą w tych pilotów patrzyli. Zwłaszcza, że z objawami takiej samej ufności w nasze siły spotykaliśmy się nagminnie i po drugiej stronie La Manche, kiedy znaleźliśmy się już....

Polska ekipa szybowcowa na uroczystym otwarciu XI szybowcowych Mistrzostw Świata, na lotnisku South Cerney. Stoją m. in. od lewej, w pierwszym szeregu: Tadeusz Rejniak, Edward Makula, Jerzy Popiel, Jan Wróblewski, Franciszek Kępka. Pierwszy z prawej — Józef Dankowski, drugi — Julian Ziobro. Foto: Zenon Korsak

W ANGLII, A JAKBY W POLSCE

Bo w porcie Dover czekali na nas dwaj sztandarowi przedstawiciele Polskiego Klubu Szybowcowego w Anglii — Józek Przewłocki i Edek Jerzycki. Przyjechali specjalnie z odległego Londynu, żeby nas przywitać i ułatwić pierwsze spotkania z lewostronnym ruchem. Józek wszedł w rolę pilota kolumny i jadąc z przodu zatrzymywał miejscami nawet ruch na szosie, aby dać przejazd naszej karawanie, a zamykał ją Edek, czuwając nad nieuniknionymi rozerwaniami na światłach skrzyżowań w miastach.

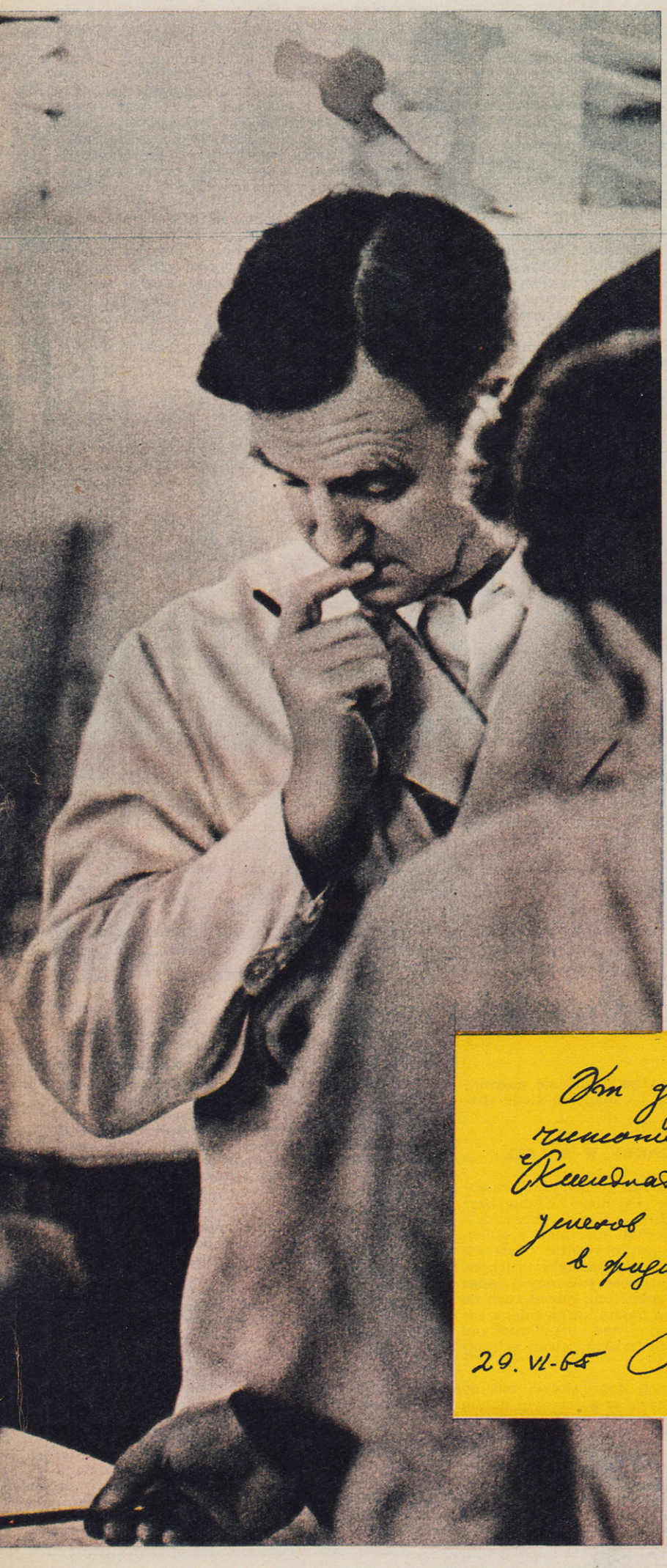
Tak, niemal za rączkę, doprowadzili nas do miejscowości Redhill, gdzie w gościnnym hotelu pana Radwańskiego oczekiwała już spora grupa przedstawicieli angielskiej Polonii, przeważnie lotników. Po wspólnej kolacji, po okolicznościowych toastach, w których dominowała serdeczna nuta na temat: witamy, cieszymy się, życzymy i wierzymy..., po chóralnych śpiewach rodzinnych melodii z akompaniamentem gitary Staszka Wielgusa, część ekipy przenocowała na miejscu, a część zawieziona została na nocleg do Lasham.

Następnego dnia via Lasham przebazowaliśmy nasz tabor do miejsca mistrzostw — South Cerney. Dzisiaj lekko się o tym mówi — przebazowaliśmy, ale były to najcięższe chwile naszego transportu samochodowego w ciągu całego wojażu ekipy. Czy to „Nysom" klimat nie przypadł do gustu, czy też benzyna nie smakowała, dość, że na tej niedługiej przecież trasie prawie wszystkie po kolei odmawiały posłuszeństwa. A kaprysiły tak dokuczliwie, że „najtęższe ekipowe spece samochodowe" zachodziły w głowę w czym właściwie rzecz. Rozbierając i czyszcząc co parę kilometrów jakiś gaźnik, jakąś pompę paliwową, dotarliśmy w końcu do South Cerney, ale znacznie później, niż przewidywaliśmy, no i z trwogą w sercach, co to będzie w czasie mistrzostw, jeśli samochody nie wyzbędą się tych manier. Nawiasem mówiąc po dokonaniu na miejscu starannych przeglądów silników nie mieliśmy już do końca poważniejszych kłopotów, ale w tym dniu bylibyśmy marnie wyglądali bez pomocy miejscowych przyjaciół. Na szczęście wzmocnili naszą eskortę terenowym „Landrover'em" Waldka Stachowiaka i ten z poświęceniem ciągnął parokrotnie „Nysy" wraz z przyczepami, ratując nas z opresji, a ruch na szosach brytyjskich z zakorkowania doskonałego.

Zatytułowałem ten rozdzialik „W Anglii, a jakby w Polsce". Chcę podkreślić, że sens tego tytułu odnosi się nie tylko do pierwszych godzin, czy dni naszego pobytu na wyspie. Przez cały czas trwania mistrzostw czuliśmy się dosłownie wśród swoich. Zapaleni entuzjaści latania, przy tym wyjątkowo serdeczne chłopaki — członkowie Polskiego Klubu Szybowcowego, dwoili się i troili w okazywaniu nam swej pomocy. W czasie rozgrywania konkurencji mistrzostw z każdym samochodem ekipy jeździł stale jeden z miejscowych, znakomicie ułatwiając zadanie współpracy załogi naziemnej z pilotem w powietrzu. Również na lotnisku, przy codziennych pracach, można było zawsze liczyć na pomoc w razie potrzeby. Nie sposób też z nazwiska wymienić wszystkich, którzy przewinęli się przez naszą ekipę jako właściwie jej regularni członkowie. Poza nazwiskami, które już przytoczyłem, chciałbym jednak bodaj wspomnieć Józefa Tomankiewicza, Jurka Luśkiewicza, Tadka Krzystka, Jurka Jezierskiego, Andrzeja Jaworskiego, Henryka Stachowskiego, Andrzeja Brzezinę — jako przedstawicieli tej znacznie liczniejszej grupy, która wraz z nami dzieliła trudy i radości mistrzostw, która na każdym kroku służyła nam radą i pomocą i która sukcesem naszej ekipy cieszyła się — jeśli to możliwe — jeszcze bardziej jak my.

SPOTKANIE Z KONSTRUKTOREM NAJWIĘKSZEGO SAMOLOTU

Wywiad specjalny „Skrzydlatej Polski" z drem inż. OLEGIEM ANTONOWEM



Minister Przemysłu Lotniczego ZSRR – Piotr Diemientiew wraz z grupą towarzyszących mu wybitnych konstruktorów lotniczych przebywał w naszym kraju. W czasie kilkudniowego pobytu goście radzieccy, wśród których byli m. in. sławni konstruktorzy dr M. Mil i dr inż. O. Antonow, zwiedzili niektóre zakłady przemysłu maszynowego oraz Instytut Lotnictwa. Złożyli szereg wizyt oficjalnych, podczas których przeprowadzono pożyteczne rozmowy na temat współpracy między polskim i radzieckim przemysłem lotniczym. Poniżej zamieszczamy rozmowę z wybitnym konstruktorem, twórcą największego samolotu świata An-22, drem inż. Olegiem Antonowem oraz zamieszczamy pozdrowienia sławnego konstruktora dedykowane specjalnie dla Czytelników „Skrzydlatej Polski". (red.)

Dr inż. Oleg Konstantynowicz Antonow. Któż nie zna tego nazwiska? W czasie kilkudniowego zaledwie pobytu w naszej stolicy, pełnego oficjalnych wizyt i rozmów znalazł jednak czas na spotkanie z przedstawicielem „Skrzydlatej".

Starszy, szpakowaty, elegancki pan średniego wzrostu. Energiczny, ruchliwy, powiedziałbym wysportowany. W rozmowie bezpośredni, rzeczowy i niezwykle błyskotliwy.

— Jakie wywozi Pan wrażenia z Salonu Paryskiego? — to pierwsze pytanie, z jakim zwróciliśmy się do dra inż. Olega Antonowa.

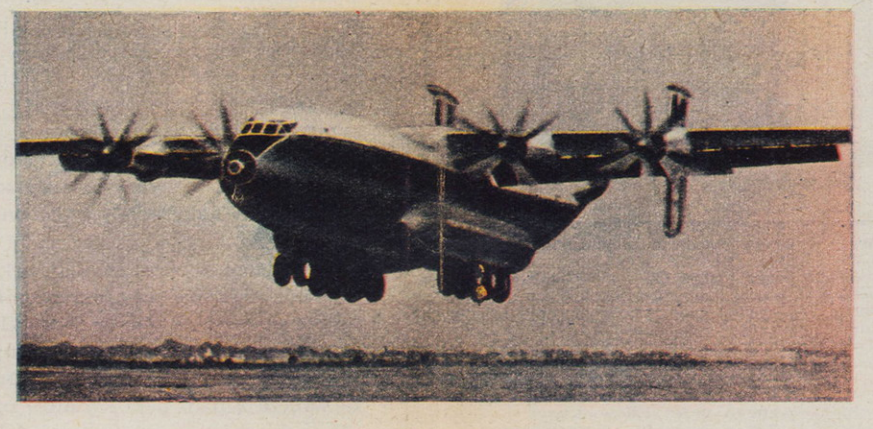
— Na XXVI Salonie w Paryżu pokazano wiele interesujących konstrukcji lotniczych. Francja, Wielka Brytania, USA, Włochy — to niewątpliwie czołówka tegorocznego Salonu, choć i inne państwa pokazały ciekawe ekspozycje. Mnie osobiście najbardziej podobały się samoloty francuskie Breguet-941 i Nord-262. Sylwetka tego ostatniego przypomina jednak do złudzenia mojego An-8. Konstrukcje te wejdą do eksploatacji jednak dopiero w 1968 roku. Szczególną uwagę zwracał brak zainteresowania konstrukcjami o przeznaczeniu wojskowym. Odczuli to najwięcej Amerykanie, którzy ograniczyli się do pokazania lotniczej techniki wojennej.

— Jak podobała się w Paryżu ekspozycja radziecka?

— Związek Radziecki brał udział w Salonie po raz drugi po wojnie. W 1959 roku powszechne uznanie zdobyły sobie radzieckie samoloty pasażerskie Tu-114, Tu-104 i Il-18. W br. pokazaliśmy m. in. śmigłowce, sputniki, statek kosmiczny „Wostok-1" i makietę naddźwiękowego samolotu pasażerskiego Tu-144. Oczywiście także samolot An-22. Ekspozycja radziecka wzbudziła niewątpliwie duże zainteresowanie i uznanie. Gorącego przyjęcia od Francuzów doznał Jurij Gagarin, pierwszy pasażer pierwszego statku kosmicznego „Wostok-1". W centrum uwagi znalazły się też śmigłowce Mi-8 i Mi-10 oraz samoloty Tu-144 i An-22.

— Właśnie An-22. Jak został przyjęty ten największy samolot świata na Paryskim Salonie i czy mógłby Pan opowiedzieć o swym ostatnim dziele?

— An-22 przyleciał do Paryża już w czasie trwania wystawy. Po wylądowaniu na lotnisku Le Bourget podszedł do mnie korespondent z Agencji Reutera i spytał: czy to prawda, że Związek Radziecki ma samolot, który może zabrać na pokład 300 pasażerów? — Nie, takiego samolotu nie mamy — odpowiedziałem. Nasz samolot może zabrać nie 300, ale 720 pasażerów. Przybyły do Paryża na pokładzie An-22 minister Przemysłu Lotniczego ZSRR, Piotr Diemientiew, zorganizował w jego wnętrzu konferencję prasową. Przybyło nań 300 przedstawicieli prasy i zaproszonych gości. Dla wszystkich starczyło miejsca i nikt nie narzekał na niewygodę. W czasie konferencji pokazaliśmy film obrazujący start, lot, lądowanie oraz możliwości przewozowe samolotu An-22. A są one rzeczywiście dość okazałe w porównaniu z obecnymi możliwościami transportu lotniczego. Wersja transportowa An-22, jaką pokazaliśmy w Paryżu, może przenieść ładunek o ciężarze 80 ton na odległość 5 000 km. W ładowni o długości 32 m, wysokości 4,4 m i szerokości 4,4 m można przewozić niemal wszystko. Przykład? — Proszę bardzo. Traktory, buldożery, ciężkie maszyny, samochody, autobusy, parowozy, generatory, materiały sypkie, owoce, ryby itp. An-22 przystosowany jest do lądowania na lotniskach gruntowych lub trawiastych, do tego stopnia, że po wylądowaniu samolotu przygnieciona chwilowo trawa unosi się z powrotem — uśmiecha się O. Antonow. Przeznaczeniem samolotu jest transport maszyn, urządzeń i wszystkiego, co niezbędne, do miast i obiektów przemysłowych Syberii, Dalekiego Wschodu i innych dalekich rejonów Związku Radzieckiego. Wraz z wielkimi śmigłowcami konstrukcji dra inż. M. Mila, An-22 będzie docierał tam, gdzie nie ma innych możliwości transportu ze względu na brak dróg i kolei.



An-22

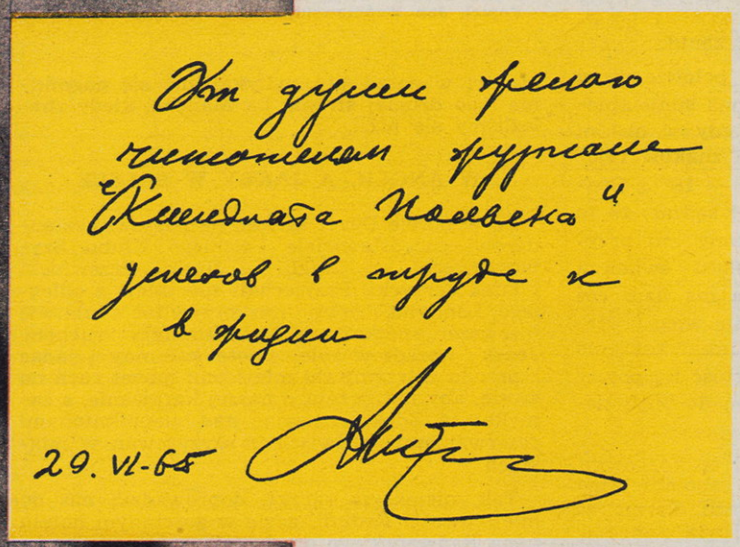
— Dlaczego w samolocie An-22 zastosowano napęd turbośmigłowy, a nie turboodrzutowy i jak kształtują się wskaźniki ekonomiczne w tzw. tono-kilometrach w odniesieniu do tego samolotu?

— Inżynierowie i konstruktorzy radzieccy już dawno stali się również ekonomistami. Właśnie względy ekonomiczne zadecydowały o wyborze bardzo ekonomicznych silników turbośmigłowych. Jeśli chodzi o koszt tzw. tono-kilometra, to jest on mniejszy w porównaniu z innymi samolotami. Dla przykładu podam, że jest on dwa razy niższy niż dla samolotu An-12. Dwa razy taniej kształtować się będą również koszty tzw. pasażero-kilometrów w wersji komunikacyjnej An-22.

— Jeśli już mowa o wersji pasażerskiej An-22, to kiedy należy się jej spodziewać i czym będzie się wyróżniał ten gigant?

— Obecnie pracujemy nad pasażerskim wariantem samolotu An-22. Trudno mi dokładnie powiedzieć, kiedy zakończymy tę pracę, ale przypomnę tu, że nad wersją transportową pracowaliśmy 2 lata. Tak krótki okres budowy możliwy był dzięki pracy zespołowej i zastosowaniu najnowocześniejszych środków produkcji. Najlepiej zobrazuje to fakt, że przy użyciu pras o nacisku 75 000 ton 6-metrowe elementy skrzydła wytłaczane są jak makaron. Nie przypuszczam więc, by wersja pasażerska zajęła nam więcej czasu. Mam nadzieję, że pokażemy go już na następnym Salonie Lotniczym i, że w drodze do Paryża — wylądujemy w Warszawie, by zabrać polskich przyjaciół. Pasażerski An-22 będzie miał dwa pokłady, 10 wejść i wyjść, bar-salon, przedział dla matki z dzieckiem, trzy sale kinowe, telewizję, salkę do gry w ping-ponga i badmintona, itp. Jednym słowem wszystko, co konieczne jest nie tylko do wygodnej, ale i komfortowej podróży. Pasażerów obsługiwać będzie 12—14 stewardess.

— Wracając do Salonu Paryskiego chcielibyśmy zadać jeszcze jedno pytanie. Prasa zachodnia w swych rozważaniach nad ekspozycją radziecką



Z całego serca życzę Czytelnikom tygodnika „Skrzydlata Polska" sukcesów w pracy i życiu
29. VI. 1965 r. O. ANTONOW

ŚWIATA

zastanawiała się, czy An-22 zdolny jest do przenoszenia wielkich rakiet taktycznych. Jakie jest Pana zdanie na ten temat?

— Z podobnymi pytaniami spotykałem się osobiście w Paryżu. Odpowiadałem, że jeśli do butelki od coca-coli wlejemy benzynę, to niewątpliwie jej przeznaczenie może być zupełnie inne. No cóż, my nasz samolot zbudowaliśmy z myślą o przeznaczeniu pokojowym. Jeśli jednak zajdzie potrzeba, będziemy nim przewozić nawet rakiety, chociaż są one po to, żeby same latały. Znamienne jest jednak, że pierwszym pytaniem Amerykanów po ujrzeniu An-22 było: ilu samolot ten może przewozić uzbrojonych żołnierzy?

— Jak wiemy, samolot An-22 był sensacją XXVI Salonu Lotniczego i Astronautycznego w Paryżu, a Pan osobiście, jako twórca tego powietrznego giganta, spotkał się we Francji z wielkim uznaniem.

— Cieszę się niezmiernie — wtrąca O. Antonow — że udało mi się skonstruować taki samolot. Nie zapominajmy jednak, że jest to zasługa całego zespołu, wielu ludzi i udostępnionych nam środków.

— W Paryżu duże zainteresowanie wzbudzała makieta naddźwiękowego samolotu pasażerskiego Tu-144. Kiedy zjawi się on na Salonie Paryskim w całej swej okazałości?

— Na pewno będzie tam wcześniej od francusko-brytyjskiego „Concorde".

— W Związku Radzieckim od lat prowadzi się badania nad latającym skrzydłem, mającym, jak wynika z założeń, duże perspektywy. Jak przedstawiają się te prace?

— Badaniami tymi zajmuje się u nas przede wszystkim inż. B. Blinow, zresztą mój dobry przyjaciel. Być może, że w niedalekiej przyszłości takim właśnie rodzajem statku powietrznego będzie mogło 1 000 — 2 000 pasażerów lecieć np. z Gdańska do Rio de Janeiro.

— Co Pan sądzi o polskich konstrukcjach lotniczych?

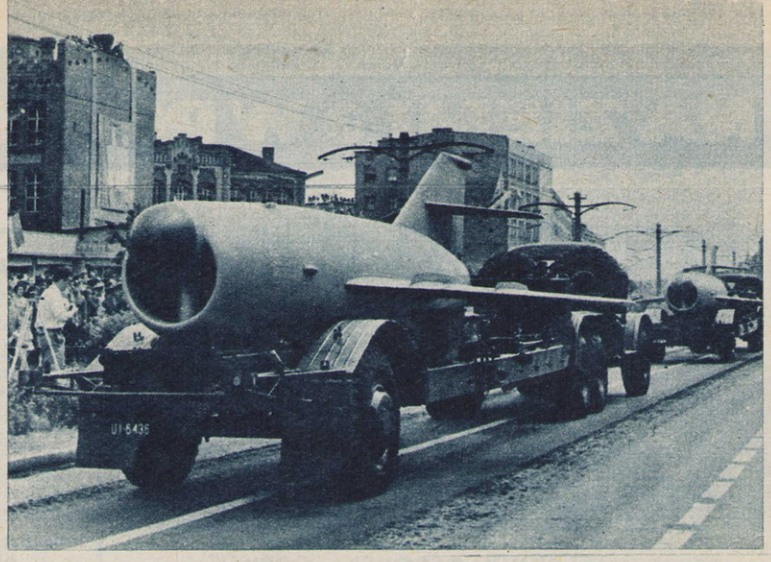
— „Iskra" jest udaną konstrukcją i odznacza się interesującymi danymi. Bardzo podoba mi się „Wilga". Zrobił ją konstruktor z prawdziwym talentem. Osobiście bardzo lubię małe samoloty, ponieważ konstruktor przy pracy nad nimi może wykazać się swą indywidualnością. Podoba mi się bardzo polski szybowiec „Foka". Chciałbym też serdecznie pogratulować polskim szybownikom wspaniałego sukcesu, jaki odnieśli oni na tegorocznych Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Wielkiej Brytanii.

— Czy mógłby Pan opowiedzieć nieco o swej życiowej drodze konstruktora lotniczego?

— Pierwszy samolot skonstruowałem w 1934 roku. Potem pracowałem u Jakowlewa. Pierwszą moją zupełnie samodzielną konstrukcją był opracowany w 1945 roku samolot An-2, produkowany obecnie w Polsce. Mam dotąd na swym koncie 8 konstrukcji (typów) i 50 modyfikacji samolotów oraz 50 szybowców.

— Prosząc jeszcze dra inż. O. Antonowa o kilka słów pozdrowień dla naszych Czytelników, żegnamy się z wielkim konstruktorem i czarującym człowiekiem.

HENRYK KUCHARSKI

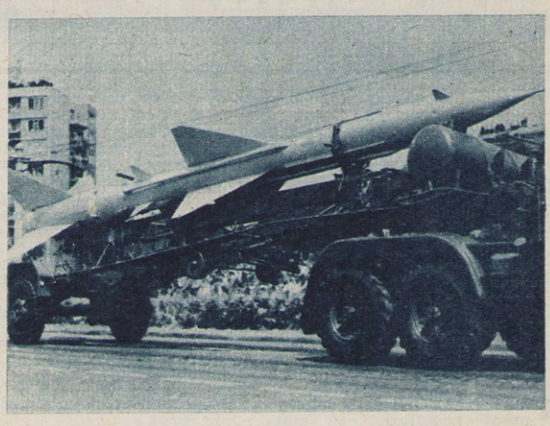


Defilują pociski kierowane Marynarki Wojennej PRL.

POKAZ SIŁY
naszej armii i floty

27 czerwca 1965 r. odbyła się w Trójmieście wielka parada lotnicza, wojskowa i morska związana z uroczystościami 20 rocznicy powstania Marynarki Wojennej Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej oraz „Dni Morza". Na zdjęciach widzimy fragmenty tej parady.
Wszystkie zdjęcia — Wojskowa Agencja Fotograficzna

Defilada zespołu okrętów wojennych w osłonie śmigłowców lotnictwa Marynarki Wojennej PRL.



Defilują rakiety obrony przeciwlotniczej.

Jeden z pokazanych po raz pierwszy kutrów rakietowych Marynarki Wojennej PRL.

REPREZENTACYJNY OŚRODEK „ORBISU" W WIEDNIU

Już 6 połączeń lotniczych w ciągu tygodnia — utrzymywanych przez samoloty „Lotu" i Austriackich Linii Lotniczych „AUA" — ma Warszawa z Wiedniem.

Od niedawna czynne jest także — dwa razy w tygodniu — polskie połączenie lotnicze na trasie Wiedeń — Kraków. Cieszy się ono dużym powodzeniem wśród wiedeńczyków, którzy w piątki po południu odlatują na dwudniowe weekendy do dawnej stolicy Polski, a wracają w niedzielę wieczór.

Aby usprawnić informację o możliwościach wyjazdów turystycznych do naszego kraju, o tym jak zarezerwować sobie bilet na polski samolot i jak załatwić inne formalności, Polskie Linie Lotnicze „Lot" i „Orbis" otworzyły pierwszy w Wiedniu reprezentacyjny lokal, który służy właśnie temu celowi.

Mieści się on w nowoczesnym gmachu hotelu „Capricorno" w centrum miasta przy bardzo ruchliwym Schwedenplatz.

Już z daleka widać wielkie neonowe emblematy „Lotu" i „Orbisu", a wielka oszklona witryna ukazuje przechodniom ciekawe wnętrze polskiego ośrodka. Zaprojektował go inż. Marian Stępień, którego dziełem są podobne polskie lokale reprezentacyjne w sześciu stolicach krajów europejskich obrazujące polski folklor.

Na centralnej ścianie lokalu ośrodka wyłożonej ciosanymi kawałkami drewna, widnieje wyryty w miedzianej blasze herb Sobieskiego i stylizowane tarcze rycerskie. Na bocznych ścianach — oryginalna ceramika, obrazująca turystyczne walory różnych regionów Polski oraz rzeźba warszawskiej Syreny jako punktu, z którego rozchodzi się sieć 17 międzynarodowych linii „Lotu".

Bardzo liczny udział przedstawicieli austriackich biur podróży i linii lotniczych w otwarciu tego polskiego lokalu potwierdziły coraz większe zainteresowanie, jakim w Austrii cieszy się nasz kraj. O rosnącym zainteresowaniu możliwości turystycznych wyjazdów do Polski świadczą również wizyty wiedeńczyków, którzy już od pierwszego dnia otwarcia lokalu przychodzą tu po informacje.

Warto podkreślić, że nowa wiedeńska placówka ma również duże znaczenie dla akwizycji pasażerów mogących korzystać z połączeń „Lotu", biegnących z Warszawy via Wiedeń do Aten, Kairu i innych stolic.

BOŻYDAR SOSIEŃ

ZMIANY W SIECI MIĘDZYNARODOWYCH LINII LOTNICZYCH KRAJÓW RWPG

Z dokonanych w ciągu ostatniego roku zmian w sieci międzynarodowych linii lotniczych krajów RWPG zasługują na podkreślenie:

W Bułgarii — otwarcie linii Sofia-Ateny-Tunis-Algier, Sofia-Ateny-Damaszek oraz Sofia-Londyn; zawarcie umów o komunikacji lotniczej z Abisynią, Luksemburgiem, Cyprem i Turcją (linia Sofia-Istambuł).

W Czechosłowacji — otwarcie linii Praga-Zurich-Algier oraz Praga-Frankfurt n/M; zorganizowanie połączeń sezonowych z Bratysławy do Zagrzebia oraz z Pragi do Zagrzebia i Dubrownika.

W NRD — otwarcie linii Berlin-Nikozja.

W Polsce — przedłużenie linii skandynawskiej z Kopenhagi do Sztokholmu.

W Rumunii — otwarcie linii do Rzymu.

Na Węgrzech — otwarcie linii Budapeszt-Ateny-Nikozja-Damaszek oraz połączeń z Mediolanem i Monachium; zorganizowanie sezonowych linii z Budapesztu do Bratysławy i Koszyc oraz z Budapesztu do Zagrzebia i Dubrownika.

W ZSRR — otwarcie linii Moskwa-Algier, Moskwa-Teheran, Moskwa-Rzym, i Moskwa-Kongo-Brazzaville.

J. O.

DWA REKORDY RADZIECKICH SPADOCHRONIAREK

Ostatnio radzieckie spadochroniarki Natasza Wierszinina i Zinaida Romanowa ustanowiły dwa nowe rekordy międzynarodowe w sporcie spadochronowym, w skokach z dużych wysokości. Skoki wykonano z samolotu An-12. Natasza Wierszinina opuściła samolot na wysokości 12 200 m przy temperaturze minus 56°C i wykonała skok z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Natomiast Zinaida Romanowa skoczyła z wysokości 12 250 m i po przeszło trzyminutowym spadaniu otworzyła spadochron na 750 m ponad ziemią. Na zdjęciu dwie nowe rekordzistki międzynarodowe.

Z LOTNICTWA WOJSKOWEGO NRD

W obozie państw socjalistycznych ważną rolę — we wszystkich dziedzinach życia — odgrywa Niemiecka Republika Demokratyczna, jedyne w historii Niemiec państwo, które na swych sztandarach wypisało hasło: POKÓJ. Nie znaczy to, że NRD jest bezbronna: posiada nowocześnie uzbrojoną armię, marynarkę i lotnictwo, wyposażone m. in. w naddźwiękowe myśliwce przechwytujące. Na zdjęciu: Piloci wojskowi NRD.

„GEMINI" – 4
CZY OBIEKT Nr 1390?

Jak się okazuje, uroczyste i pełne ceremonii przyjęcie w Białym Domu amerykańskich bohaterów lotu w statku Gemini - 4 nie było pozbawione swoistego charakteru krótkich spięć. Tak np. szef Krajowej Agencji Aeronautyki i Przestrzeni Kosmicznej (NASA) James Webb mówiąc o White'm i Mc Divitt'cie używał wyłącznie określenia „astronauci", nie wymieniając ostentacyjnie ich stopni wojskowych. Webb zresztą znany jest z tego, że z niechęcią toleruje wzrastającą rolę wojskowych w prowadzonej przez siebie agencji. Inaczej miała się rzecz z prezydentem Johnsonem, który nie szczędził na przyjęciu wyrazów sympatii dla White'a i Mc Divitta, właśnie jako oficerów.

(Z „Newsweek")

AMERYKAŃSKI eksperyment kosmiczny ze statkiem „Gemini-4" został przeprowadzony z pomyślnym rezultatem. Dwaj astronauci — McDivitt i White — szczęśliwie zakończyli swą czterodobową podróż na orbicie ziemskiej. Naród amerykański z pełnią satysfakcji chlubi się wyczynem swych synów, zaś szpalty gazet w USA zapełnione są do dziś pełnymi zachwytu opisami przygód dzielnych ludzi, dla których również w Związku Radzieckim wszyscy mają wiele uznania.

Niestety, reakcyjna prasa zachodnia — inspirowana przez Pentagon i inne określone ośrodki zimnowojenne — czyni wszystko, aby wykorzystać podbój Kosmosu, ów wspaniały zryw ludzkości do celów nie mających nic wspólnego z pokojowymi. Przykładów na poparcie tego nie brak.

Tak rozpoczna się w „Krasnoj Zwiezdzie" interesujący artykuł pióra inż. płka W. Waniejewa pod powyższym tytułem, który przytaczamy niżej w najważniejszych fragmentach.

Oto czasopismo „United States News and World Report'" w numerze z 14. VI. 1965 r przynosi artykuł pod charakterystycznym tytułem: „Ostatni etap — militarne opanowanie Kosmosu". Autor artykułu pisze w nim m. in., że „u szeregu specjalistów na Przylądku Kennedy'ego największe zainteresowanie wzbudzają militarne perspektywy projektu „Gemini". Sądzą oni, że projekt ten odkrywa nową drogę do realnych wojskowych operacji w Kosmosie".

Czasopismo przytacza dalej wypowiedzi oficerów lotnictwa USA o tym, iż „operacja zbliżenia — jeśli tylko Pentagon doprowadzi do końca swój program — może wyprowadzić USA na pierwsze miejsce w „walce o Kosmos".

Cedząc dosłownie przez zęby, że „Rosjanie mają wielkie osiągnięcia w militarnym opanowaniu przestrzeni kosmicznej", pismo stwierdza, iż amerykańscy wojskowi chcą jak najszybciej wyciągnąć realne militarne korzyści z cywilnego programu „Gemini".

Pomińmy twierdzenia o tym, iż ZSRR jakoby militaryzuje Kosmos. Cały świat wie, że to nieprawda. Radzieckie loty kosmiczne mają ściśle pokojowe, naukowe cele. Wiadomo natomiast, że Amerykanie bazują nie tylko na wynikach badań cywilnych — świadectwem tego są coraz częstsze fakty wystrzeliwania sztucznych satelitów-szpiegów.

Niedawno dziennik „New York Times" zamieścił artykuł pt. „Kosmos i obrona", pióra swego komentatora wojskowego Baldwina. Autor artykułu pisze m. in., że „20 minutowy kosmiczny wyczyn majora Edwarda White'a stanie się niewątpliwie widocznym świadectwem możliwości zastosowania w Kosmosie techniki do celów militarnych".

Eksperyment White'a polegający na wyjściu ze statku kosmicznego potwierdził te przewidywania i unaocznił, jak pisze Baldwin, że „wycieczka majora White'a posiada w niemałej mierze potencjalne znaczenie militarne". Autor pisze dalej, iż wojskowi i cywilni specjaliści w dziedzinie kosmonautyki oraz kierownicy powietrznych sił zbrojnych już dawno podkreślali konieczność obecności człowieka w Kosmosie „szczególnie wtedy" kiedy sytuacja wymaga dokonywania analizy położenia i powzięcia w związku z tym decyzji".

O jakim powzięciu decyzji mówi autor? Odpowiedź na to pytanie zawarta jest w tymże artykule. Baldwin przytacza mianowicie plany zbudowania tzw. satelity przechwytującego, którego by można użyć do niszczenia statków kosmicznych wroga. Wykonanie tego programu kierownictwo powietrznych sił zbrojnych już od dawna traktuje jako jedno z najważniejszych zadań USA w dziedzinie prób kosmicznych.

Baldwin pisze dalej, iż żądania lotnictwa USA popierał kongres, zaś komisja Izby Reprezentantów do badania działalności organów rządowych okazała „zaniepokojenie", że USA zostają w tyle w dziedzinie zastosowania techniki kosmicznej dla celów wojennych" (?!). Komisja, wyjaśnia Baldwin, miała na myśli w pierwszym rzędzie program wykonywania przez człowieka w Kosmosie funkcji o charakterze militarnym, nie chodziło jej o satelity szpiegowskie. Tak to właśnie wypowiedziano pogląd o pilnej potrzebie zbudowania dla Pentagonu orbitalnego laboratorium kierowanego przez człowieka.

Tego rodzaju wypowiedzi nie schodzą ze stron zachodnich gazet i czasopism, dźwięczą w radio, pełno ich w programach telewizji. Wszystkie one zabiegają o to, aby wykorzystać ostatni lot amerykańskich kosmonautów jako pretekst do nowego wyścigu zbrojeń. Lot statku kosmicznego „Gemini-4" był szeroko wykorzystany, na przykład, w celu wypróbowania sprawności amerykańskiego systemu obrony przed atakami z powietrza. Jak donosi korespondent agencji Associated Press z Colorado Springs, ośrodek obserwacji sztucznych satelitów nadał statkowi „Gemini-4" kryptonim — obiekt nr 1 390. Drugi

Tak wygląda wnętrze amerykańskiej centrali dyspozycyjnej lotów kosmicznych Houston.

10 KONGRES OSTIV W SOUTH CERNEY

Kongres odbył się w dniach 4—12. VI. 1965 w South Cerney (Anglia), w czasie trwania szybowcowych mistrzostw świata. Podczas uroczystości otwarcia wręczona została brytyjskiemu meteorologowi C. E. Wallingtonowi plakieta OSTIV — 1965, w uznaniu jego wybitnych osiągnięć naukowych. Przewodniczący L. A. de Lange wręczył następnie dyplomy OSTIV pani M. L. Schwarzkopf i pani E. R. Lichtenstein (Argentyna) — za najwybitniejszy wkład pracy w dziedzinie meteorologii podczas 9 Kongresu w Junin (Argentyna), doktorowi inż. F. X. Wortmannowi (NRF) — za największy wkład pracy podczas Kongresu w r 1963 oraz p. P. Weishauptowi (Dania) — za najlepsze wyniki pracy podczas kursów OSTIV w Varese, w r 1963.

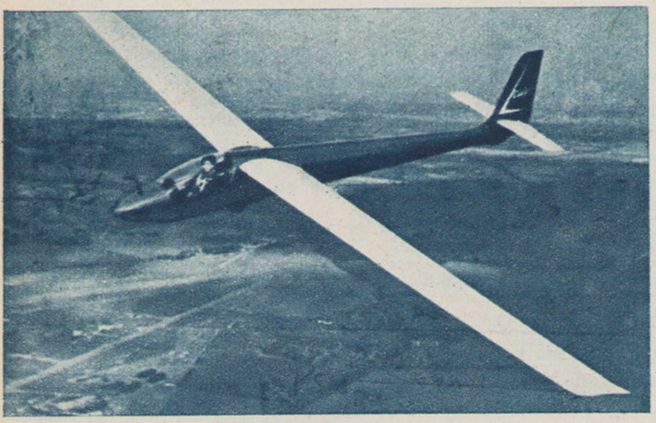
Zebranie generalne OSTIV odbyło się w dniu 12 czerwca br. Skład Zarządu na najbliższą kadencję 1965—1967 przedstawia się następująco: L. A. de Lange (Holandia) — przewodniczący, dr W. Eichenberger (Szwajcaria) — wiceprzewodniczący, inż. J. Bojanowski (Polska), inż. B. J. Cijan (Jugosławia), Floyd J. Sweet (USA), A. H. Jates (Wielka Brytania), inż. H. Zacher (NRF).

Poprzedniemu głównemu redaktorowi wydawnictw OSTIV, B. S. Shenstone, w uznaniu jego zasług i wieloletniej wydajnej pracy, przyznano honorowe członkostwo zarządu OSTIV. Nowym redaktorem wybrano H. R. Watsona (Wielka Brytania).

Nagrodę OSTIV dla konstruktora szybowca klasy standard, który uznany został jako najlepszy ze względu na taniość, prostotę konstrukcji i przydatność w eksploatacji klubowej, na wniosek komisji sędziowskiej (pod przewodnictwem L. Welch'a, W. Brytania) przyznano zespołowi w składzie F. N. Slingsby, J. C. Reussner i W. Slater za skonstruowanie szybowca Dart — 15.

Honorowe wyróżnienie otrzymał Polak W. Okarmus, konstruktor „Foki".

Niżej: Dart-15 w locie.



SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

ANGLIA. Zupełnie zaskoczyła uczestników X Szybowcowych Mistrzostw Świata wiadomość, że na kongresie OSTIV wyróżniono nagrodą konstrukcję gospodarzy T-51 „Dart". Wszyscy byli bowiem zgodni w poglądzie, że jest to ... najgorszy szybowiec zgłoszony do konkursu. Na pocieszenie naszej ekipy (i konstruktora) w oficjalnym komunikacie sędziów z OSTIV znalazło się sformułowanie, z którego jednoznacznie wynika, że najlepsze osiągi w locie i własności pilotażowe ma polska „Foka", której osiągnięcia na trzech kolejnych mistrzostwach świata i walory w codziennej praktyce klubowej nie znajdują sobie równych. Dalibóg, dziwnymi drogami chodzi ta OSTIV-owska sprawiedliwość!

A oto podstawowe dane techniczne nagrodzonego szybowca (obok zdjęcie w locie) Slingsby T-51 „Dart". Rozpiętość — 15 m. Długość — 7,75 m. Powierzchnia nośna — 12,50 m^2. Wydłużenie — 18. Ciężar max. w locie — 340 kG (pusty — 218 kG). Obciążenie — 27,2 kG/m^2. Doskonałość — 33 przy 80 km/h. Minimalne opadanie — 0,69 m/sek na 74 km/h. Prędkość minimalna 63 km/h.

Szybowce „Dart" są również produkowane w wersji przeznaczonej dla klasy otwartej i mają wówczas rozpiętość 17 m oraz w wersji specjalnej, umożliwiającej stosowanie skrzydeł obu rozmiarów.

ZSRR. W Tule rozegrane zostały mistrzostwa zachodniej strefy RSFSR w szybownictwie. Impreza ta odbyła się zgodnie z programem III Spartakiady Wszechzwiązkowej. W zawodach wzięło udział 24 pilotów, przy czym prowadzono punktację indywidualną i drużynową. Reprezentowane były miasta Orzeł, Tuła, Briańsk, Tambow i Iskowo. Odbyły się trzy konkurencje — prędkościowy przelot po trasie trójkąta 100 km, dwukrotny trójkąt 100 km i docel-powrót 150 km.

W punktacji drużynowej zwyciężyła ekipa obwodu Orłowskiego, przed reprezentacjami Briańska i Tuły. Indywidualnie najlepszy był mistrz sportu Jurij Maliutin (Orzeł), który wyprzedził swego kolegę klubowego Anatola Kuriło i Władimira Lewkina (Briańsk).

Zawody odbywały się na monotypie — wszyscy piloci latali na „Blanikach".

STANY ZJEDNOCZONE. Trzy lata trwała budowa metalowego szybowca dwumiejscowego Prue II-A. Z opinii pilotów latających na tej maszynie wynika, że spisuje się ona dobrze zarówno w lotach termicznych jak i na fali. Przyjemna jest Prue II-A w pilotażu także w warunkach silnej turbulencji w rotorach. Prue II-A była udostępniona pilotom w celu zebrania doświadczeń na znanym szybowisku w El Mirage. Obok dobrych własności pilotażowych producent reklamuje także wysokie osiągi w locie, wygodne kabiny nawet dla „wielkoludów", skuteczne hamulce itd.

Podajemy kilka danych tego, konkurencyjnego dla naszego „Kormorana", szybowca. Rozpiętość — 18 m. Profil NACA 63/3/618. Ciężar w locie około 675 kG. Doskonałość 36 na prędkości 96 km/h. Przy prędkości 176 km/h doskonałość wynosi 20. Minimalne opadanie — 0,66 m/sek na 72 km/h.

Prue II-A jest rozwinięciem Prue II, który powstał w grudniu 1955 r. Ze znanych szybowców serii Prue wymienić trzeba Prue Standard i Prue Super Standard. (jp).

SŁAWNI LOTNICY

Jacqueline Cochran

Od najmłodszych lat interesowała się lotnictwem. W roku 1932 ukończyła szkołę pilotów w Roosevelt Field. Lata coraz więcej, przy czym dokonuje dość długich przelotów. Uczestniczy w pokazach lotniczych i staje do różnego rodzaju zawodów pucharowych.

Na rok przed wybuchem drugiej wojny światowej ustanawia międzynarodowy rekord prędkości na samolocie Seversky'ego, wynoszący 470 km/h. Ten właśnie rekord prędkościowy, aczkolwiek nie pierwszy, był o tyle znamienny, iż zapowiadał dalsze osiągnięcia rekordowe tej sławnej później Amerykanki pochodzenia francuskiego.

Już przed wybuchem wojny rozpoczęła pracę w charakterze pilota doświadczalnego. W okresie drugiej wojny światowej zgłosiła się ochotniczo do służby w lotnictwie transportowym. Cały też okres wojny pracowała w ATA (Air Transport Auxiliary) jako pilot rozprowadzający samoloty, począwszy od jednosilnikowych maszyn myśliwskich, a skończywszy na czterosilnikowych samolotach bombowych typu „Lancaster". W tym okresie kilkakrotnie przeleciała Północny Atlantyk. Przeloty Atlantyku w czasie wojny należały do przedsięwzięć niebezpiecznych.

Po zakończeniu drugiej wojny światowej Jacqueline Cochran powróciła do swego poprzedniego zawodu — pilota doświadczalnego. Rozpoczęła pracę w jednym z największych w USA zakładów lotniczych, produkujących szybkie samoloty myśliwskie. Prędkość była jej pasją życiową.

Dwa lata po zakończeniu wojny ustanowiła na samolocie tłokowym nowy rekord życiowy, osiągając prędkość 755 km/h. Był to niezwykły na owe czasy wyczyn dokonany przez kobietę.

Wreszcie przyszedł wielki majowy dzień 1953 roku. Jacqueline jako pierwsza kobieta w świecie na samolocie odrzutowym przekroczyła prędkość dźwięku.

W tym samym roku ukazały się jej wspomnienia w formie książkowej, które doczekały się licznych przekładów.

Jacqueline Cochran w latach 1958—1960 była prezydentem FAI — Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Kilka lat temu bawiła w Polsce, będąc gościem Aeroklubu PRL.

(m.)

stopień rakiety nośnej został oznaczony jako obiekt nr 1391. Sam astronauta White nie dostał żadnego numeru w kosmicznym katalogu, bowiem przebywał w Kosmosie tylko 20 minut, zaś numer przydziela się tylko tym „obiektom kosmicznym", które pozostają w przestrzeni kosmicznej ponad 90 minut.

Do prasy USA przenikają, różnymi drogami, liczne wiadomości, które całkowicie demaskują plany Pentagonu wykorzystania przestrzeni kosmicznej dla celów wojennych. Tak np. prasa podała do wiadomości, że w drugim dniu lotu „Gemini-4" kosmonauta McDivitt spostrzegł nieznanego sztucznego satelitę, który według jego oceny znajdował się około 20 mil od statku „Gemini-4". Nie polegając na pamięci, McDivitt wykonał kilka zdjęć fotograficznych owego „nierozpoznanego obiektu". Po wywołaniu filmu, już na Ziemi, oświadczono, że „nie wykryto na nim niczego podobnego do tego, o czym mówił McDivitt".

Redaktor naukowy „American Broadcasting Company" Julius Bergman dał temu inne wyjaśnienie: „Kosmonauta zaobserwował jednego z amerykańskich sztucznych satelitów-zwiadowców, wystrzelanych regularnie z bazy Vandenberg".

Co się tyczy „zagadki McDivitta", to NASA woli milczeć. W centrum dyspozycyjnym lotów kosmicznych Houston przebąkują, że był to amerykański satelita „Pegaz-2", który w tym czasie znajdował się jakoby w odległości 1 200 mil od kosmonautów. Pentagon na wszystkie pytania korespondentów odpowiada: „nie ma komentarzy".

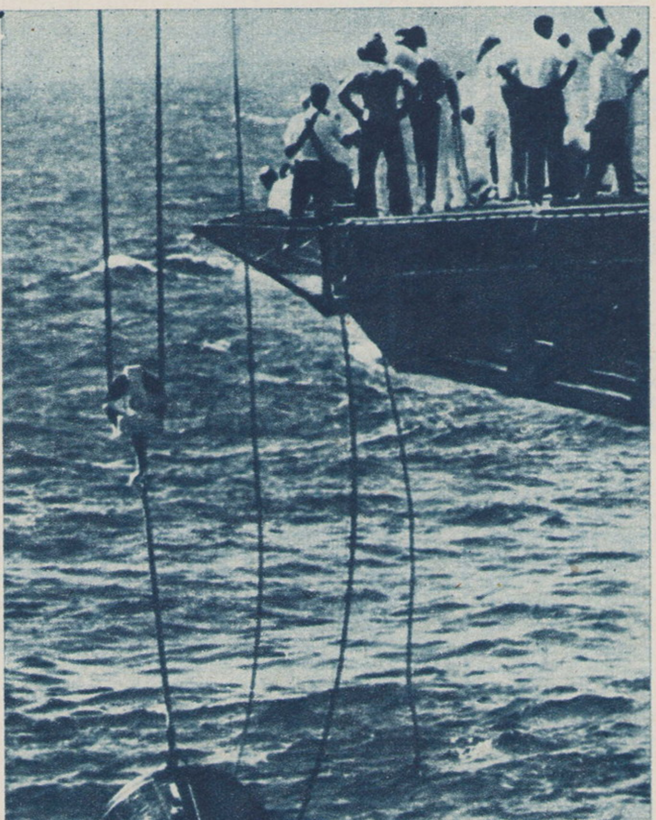
Amerykańscy „wściekli" oświadczają cynicznie, iż pierwsze próby przeprowadzenia w Kosmosie tzw. operacji zbliżenia, uczynione w czasie lotu statku „Gemini-4", pozwolą w przyszłości „opracować metody zbliżenia z krążącymi wokół Ziemi radzieckimi statkami, w celu fotografowania ich".

Te i inne jeszcze przykłady, zaczerpnięte z prasy USA, jasno ukazują, jak ciemne siły amerykańskiej soldateski usiłują wykorzystać osiągnięcia amerykańskich uczonych dla urzeczywistnienia swych ludobójczych planów.

*

Warto tu jeszcze przytoczyć jeden z innego rodzaju głosów amerykańskiej prasy. Oto np. „New York Times" pisze, że „w pełni usprawiedliwiona radość z powodu tego sukcesu nie powinna jednakże pozwolić na zapomnienie o dwóch niepowodzeniach. Dlaczego okazało się niemożliwe wykonanie zaplanowanego „zbliżenia" w Kosmosie? Dlaczego w tym cudzie elektroniki — aparaturze obliczeniowej statku kosmicznego, wynikły na ostatnich etapach lotu poważne zakłócenia czynności? W każdym razie niepowodzenia te mówią, że plany wysłania człowieka na Księżyc w roku 1970 mogą się okazać poniżej naszych możliwości technicznych".

Tyle głosy prasy zachodniej. Jak zaś te rzeczy wyglądają w prasie radzieckiej? Nawet najbystrzejszy czytelnik w potoku informacji o locie Leonowa i Bielajewa nie znajdzie czegokolwiek co by mówiło o wykorzystywaniu tego pokojowego osiągnięcia radzieckiej nauki i techniki dla celów zimnowojennych. Związek Radziecki przeprowadza badania przestrzeni kosmicznej wyłącznie dla dobra ludzkości.



Statek kosmiczny „Gemini — 4" w trakcie wyławiania z fal Atlantyku i załadunku na pokład lotniskowca „Wasp".

Letnie zapiski

W codziennej pracy uzbiera się zawsze dużo notatek, krótkich i długich. Takich, co powstały pod wpływem lektur i innych okoliczności. Oto niektóre, bardziej aktualne zapiski:

*

Najnowszy numer „Krylia Rodiny" przynosi zdjęcie silniczków rakietowych znajdujących się w próbach przed zapowiadaną produkcją seryjną i sprzedażą — od stycznia 1966 roku począwszy.

*

Z Czechosłowacji otrzymałem prospekt wytwórni ADAST (Adamowské strojárne — Dubnica) ogłaszającej (po angielsku) swoje wyroby, to jest silniki rakietowe typu RM 2,5/5. Długość silnika 45 mm, średnica 22,5 mm. Przeznaczenie silnika: rakiety jednostopniowe. Wytwórnia oferuje ponadto swoje usługi modelarzom zaawansowanym budującym rakiety o pułapie 1 000 m, modele transportowe i wielostopniowe.

*

Jeden z Czytelników (instruktor modelarski) gazety DOSAAF „Sowietskij Patriot" proponuje ustanowienie odznaki „modelarza-rakietnika" łącznie z odpowiednim regulaminem. Proponuje ponadto rozpoczęcie produkcji silników bardziej złożonej konstrukcji z przeznaczeniem dla zaawansowanych i starszych modelarzy. Do zawodów, zdaniem tegoż czytelnika — powinny być obowiązkowo dopuszczane modele redukcyjne istniejących rakiet i zdalnie kierowane.

*

Inżynier Ronald Ciszewski z Katowic, od lat prowadzący Śląski Ośrodek Rakietowy, omawia w ostatnio napisanym liście do naszej redakcji szereg spraw związanych z małym rakietnictwem w Polsce. Proponuje na przykład pozostawienie seniorom większej swobody w doborze wielkości rakiet i ciągu zastosowanych silników. A w ogóle — to zaprasza do jak najściślejszej współpracy modelarzy rakietowych z Aeroklubu PRL i Ligi Obrony Kraju.

*

Radiomodelarze, być może na skutek specyfiki swoich zainteresowań, tworzą odrębne związki. I tak we Francji powstało ostatnio stowarzyszenie ANATEL (stowarzyszenie narodowe amatorów zdalnego kierowania).

*

Zawodnicy z CSRS uczestniczący w naszych IV Zawodach Rakiet w Krakowie, omawiają obecnie swoje spostrzeżenia na łamach „Modelara". Znalazłem w nich interesującą opinię o naszych wyrzutniach z DOR-u. Czesi uważają, iż zwykłe, prętowe są lepsze i prostsze. Oczywiście, wówczas wszystkie rakiety muszą mieć na kadłubie odpowiednie zaczepy.

*

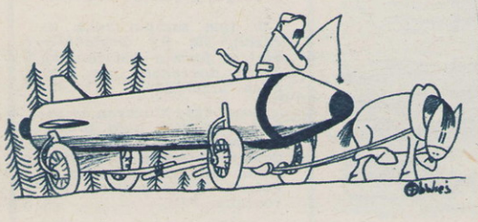
Niedawno oglądałem znaczek pocztowy, chyba pierwszy tego rodzaju na świecie. Wydany w ZSRR, przedstawia grupę modelarzy przygotowujących do startu model rakiety. Informacja ta na pewno nie zadziwi filatelistów, ale dumą napawa zainteresowanych małym rakietnictwem.

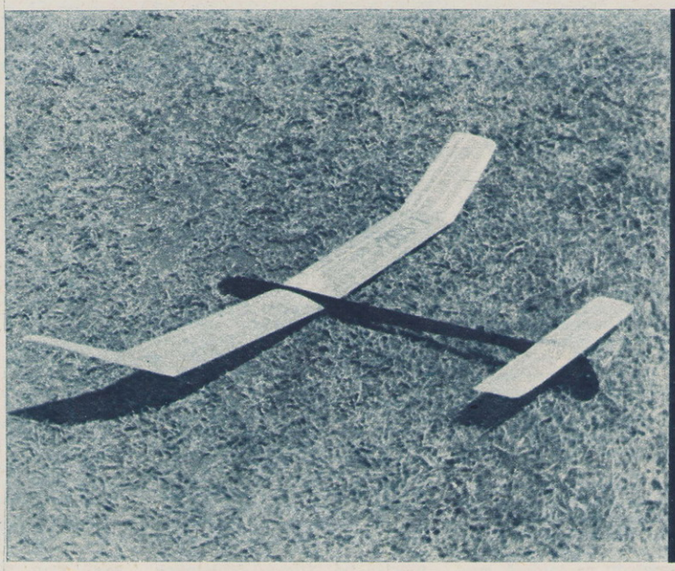
*

W Warszawie trwają przygotowania organizacyjne do przyszłorocznej ogólnopolskiej wystawy prac modelarskich i politechnicznych. Wystawa-konkurs będzie podzielona tematycznie na prace juniorów i seniorów. Wystawa ta będzie pierwsza tego rodzaju w Polsce i ma być systematycznie organizowana co roku. Będą wystawiane prace ze wszystkich dziedzin modelarstwa. Patronat nad wystawą-konkursem obejmie Komitet Nauki i Techniki, Min. Oświaty oraz Zarządy Główne organizacji społecznych.

P. E.

Wszystkim modelarzom rakietowym wraz z pozdrowieniami od W. Fuglewicza radzimy popatrzeć na poniższy rysunek.





S • 265 MAŁY SZYBOWIEC kl. A–1

Szybowcem S-265 startowałem na IV Zawodach Modeli Latających Małych Form w Lubiniu Legnickim w dniu 2.05.1965 r. zajmując VI miejsce. W 5 lotach uzyskałem 499 sek., przy czym w 2 startach konkursowych model napotkał silne duszenia, kończąc loty w granicach 50 sek.

Model jest konstrukcją prawie całkowicie balsową. Kadłub zbudowany jest z deseczek balsowych gr. 3 mm i wzmocniony podłużnicami balsowymi 3x3. W przedniej części kadłuba znajduje się komora balastowa wykonana z lipy. Zamocowanie płatów z kadłubem stanowi język duralowy gr. 1 mm. Statecznik pionowy z deseczki balsowej gr. 3 mm wzmocnionej na obwodzie listwami lipowymi. Autopilot połączony jest za pomocą żyłki nylonowej z kółeczkiem zakładanym przed startem na haczyk holowniczy.

Skrzydła dzielone, zaopatrzone w „szufladki" ze sklejki 0,6 mm. Dźwigary sosnowe, krawędzie natarcia i spływu, dźwigarek pomocniczy oraz kesonik—balsowe. Żebra wykonano w bloku z klocka balsowego i następnie pocięto piłką tarczową na gr. 1 mm. Statecznik wysokości wykonany całkowicie z balsy, budowa nie odbiega od ogólnie przyjętych zasad. Model pokryty jest papierem japońskim i kilkakrotnie celonowany.

Model przeznaczony jest do lotów w każdych warunkach atmosferycznych odznaczając się bardzo dobrą statecznością podłużną oraz kierunkową w czasie holowania. Średni czas lotu 130—140 sek.

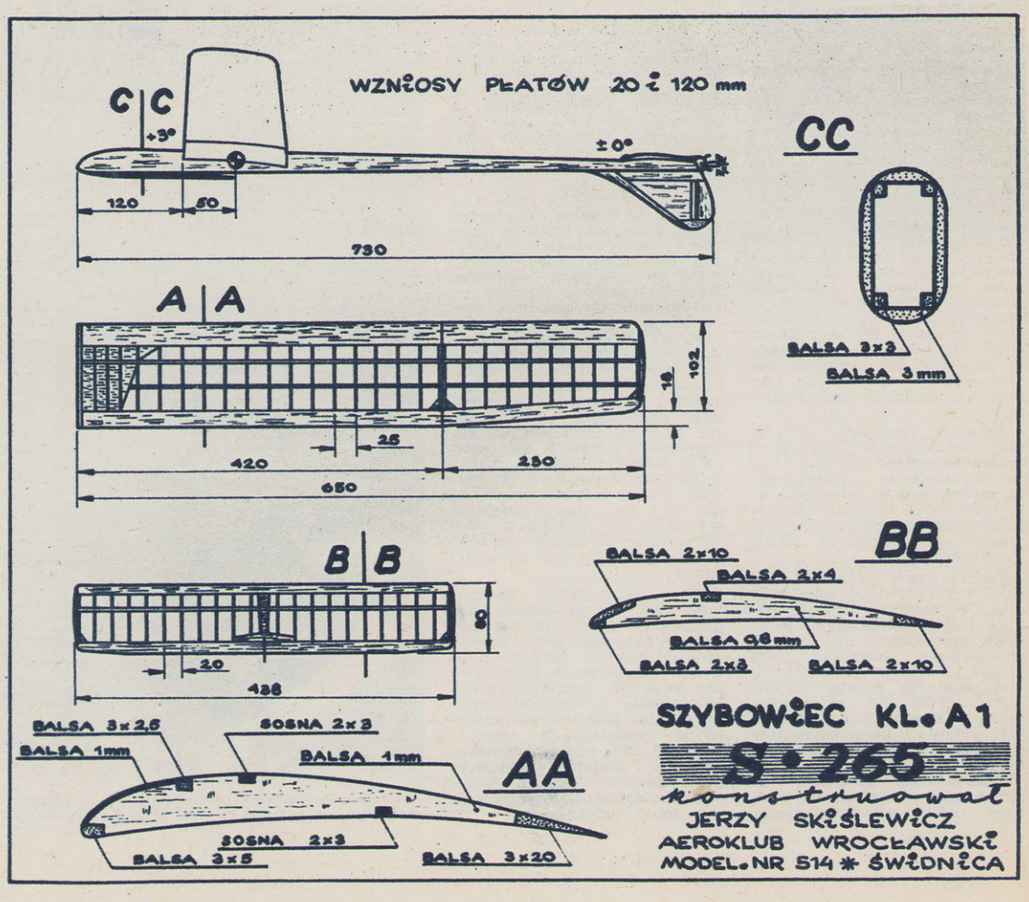
konstr. JERZY SKIŚLEWICZ

Dane modelu

Rozpiętość — 1280 mm
Pow. płata — 14,36 dcm²
Długość modelu — 730 mm
Rozpiętość stat. wysokości — 438 mm
Pow. statecznika wys. — 3,5 dcm²
Pow. całkowita — 17,86 dcm²

Ciężary

Skrzydła — 85 G
Statecznik wysokości — 12 G
Kadłub z wyważeniem — 133 G
Ciężar całkowity — 230 G



Pierwszy raz startowałem z radiomodelami

WIESŁAW SCHIER

PIERWSZY raz startowałem w Mistrzostwach Polski modeli zdalnie kierowanych i z tego powodu spojrzenie moje na tę imprezę i rodzaj modelarstwa jest jeszcze świeże i mam nadzieję obiektywne.

Budowa modeli latających daje mi zawsze trzy rodzaje satysfakcji: bardzo dużą, gdy zagłębiam się w teorii przy projekcie i wykonywaniu rysunków modelu; średnią, gdy mowa o rzemiośle; oraz ogromną, gdy moje teoretyczne kalkulacje znajdują potwierdzenie praktyczne w lotach modelu. Mam bardzo dużo pracy i nie mogę sobie pozwolić na to, aby budować modele według popularnej, nie tylko u nas, zasady, „tnij i lataj". Dla tej przyczyny staram się dojść do optymalnych rozwiązań najpierw na drodze teoretycznej. Obliczałem i projektowałem teoretycznie wszelkie rodzaje modeli latających (z wyjątkiem mikromodeli, których nie lubię) i mogę teraz stwierdzić, że praca teoretyka w dziedzinie modeli swobodnie latających (szybowce A-2, silnikówki, gumówki) jest bardzo trudna i niewdzięczna, niewspółmierna do gatunkowego ciężaru przedsięwzięcia i sprowadza się do spekulacji na temat przepływów aerodynamiki, dziwacznych profili, turbulatorów, nitek, drutów i rozważań na temat czy lepsze jest skrzydło malowane czy nie malowane, szorstkie czy gładkie, posypane makiem, czy pokryte papierem. W tej sytuacji nietrudno było o objawy całkowitego zwątpienia w sens modelarskiej aerodynamiki, co u osób o mniejszej odporności nerwowej objawiało się grona zapaleńców, których nikt nie rozumie i zrozumieć nie może, bo zbyt dalekie to wszystko od lotnictwa.

Zawsze byłem propagatorem idei „Miniaturowego lotnictwa" i teraz mogę powiedzieć, że najlepszym jej wyrazem jest budowa modeli zdalnie kierowanych o przeznaczeniu takim jak samoloty i szybowce prawdziwe.

Można się spierać i polemizować na temat organizacji rozgrywania zawodów, zakładającej jako zasadę maksymalne rozdrobnienie imprez i kategorii, na temat sposobu sędziowania i słuszności ocen i na wiele innych jeszcze tematów. Nie zaciemni to jednak zasadniczego obrazu, który jest jasny i mówi, że w zdalnym kierowaniu tkwi przyszłość modelarstwa lotniczego i jedynie na tym odcinku można oczekiwać największego zbliżenia do lotnictwa, a to jest, chyba zasadnicza idea naszej pracy.

Aby te marzenia mogły stać się rzeczywistością, trzeba spełnić kilka warunków:

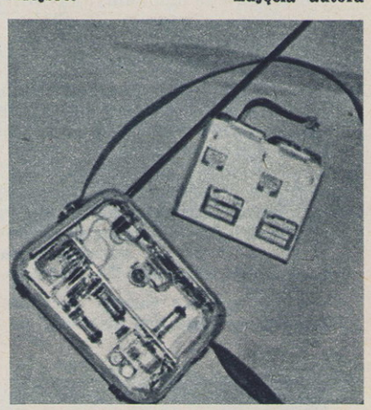
Ktoś musi się zająć wyprodukowaniem aparatur — solidnych, tranzystorowych, nie bojących się wstrząsów. Aparatury te powinny być sprzedawane klubom lub indywidualnym nabywcom, tak jak sprzedaje się radioodbiorniki turystyczne.

Trzeba zerwać z tendencją, że każdy radiomodelarz musi być specem od radiotechniki i elektroniki. Telewizor na przykład jest bardziej skomplikowany, a nie żąda się od nabywców, by byli elektronikami. Trzeba myśleć nowocześnie — kategoriami XX wieku. Samochody, radia, roboty i cały zmechanizowany i zelektronizowany sprzęt, który ułatwia nam życie, służy do używania a nie do grzebania w tym „co jest w środku". Podobnie z aparaturą modelarską — grzebanie i ulepszanie pozostawmy entuzjastom — a aparatury powinny być zaplombowane i mieć gwarancję. Naprawiać powinna odpowiednia komórka — za opłatą.

Aparatury to nie wszystko. O locie i o bezpieczeństwie modelu decyduje również mechanizm wykonawczy. Trzeba je wyprodukować wzorując się na sprawdzonych rozwiązaniach. Era silniczków z rolką powinna się skończyć. Model, aparatura i praca zbyt wiele kosztują, by z powodu głupiego silniczka i rolki z nitką rozbić lub stracić wszystko.

Należy opracować plany i zestawy typowych modeli skonstruowanych w oparciu o wypróbowane i wielokrotnie badane w locie modele doświadczalne. Moim zdaniem powinny to być modele uniwersalne dające się łatwo przekształcać dosłownie do rozmaitych celów, zawodniczych i nie zawodniczych, dające się wykonać z każdego materiału. Należy propagować zdalne sterowanie i popierać jego zastosowanie nie tylko do modeli typowo zawodniczych, ale również i do modeli redukcyjno-latających, wodnosamolotów i innych. Regulamin zawodów modeli redukcyjno-latających powinien być przejrzany i unowocześniony pod tym właśnie kątem. Zdalnie kierowane redukcyjne szybowce będą na pewno dobrze latać, jeżeli przydzieli im się odpowiednio dużo punktów za loty i ewolucje, a nie za guziki i paski w kabinie. Trzeba skończyć z benedyktyńskim rzemiosłem, a zbliżyć się do lotnictwa. To są moje prywatne marzenia.

Startuje model Edwarda Kurowskiego. Jeden z większych modeli, doskonale oblatany, zasłużenie zdobył pierwsze miejsce. Zdjęcia autora



Nowa polska aparatura jednokanałowa wykonana przez LOK-owskich modelarzy z Wrocławia. Na zdjęciu estetyczny nadajnik. Odbiornik całkowicie tranzystorowy, mały i lekki. Mówi się, że wrocławianie zbudują więcej takich aparatur — pogratulować!

Model autora cało wyszedł ze zmagań z wiatrem. Pomógł mu w tym znacznie 1 kG ołowiu umieszczony w specjalnej komorze.

Wskrzeszanie rozbitych odbiorników typu ZK-3 było pracą co najmniej syzyfową.

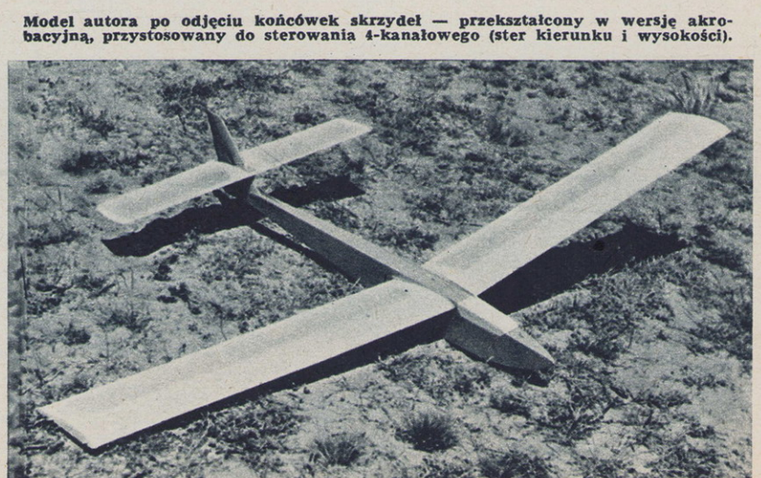
Pięknie wykonany, stylizowany na wzór „Foki", model Jankowskiego z Łodzi.

powrotem do metody „lataj i tnij" lub buduj modele na tuziny z nadzieją, że któryś z nich okaże się rewelacją.

Całe szczęście, że metod tych nie trzeba stosować przy budowie modeli zdalnie kierowanych. Tu działa prawdziwa, lotnicza aerodynamika, profile spełniają właściwą i zgodną z ich charakterystyką rolę, a wynik lotów zależy w dużej mierze od solidnego teoretycznego przygotowania projektu. Przekonałem się o tym na własnej skórze, a upewniły mnie w tym przekonaniu poczynione obserwacje. Modele budowane według starych zasad, lekkie, przerabiane z szybowców czy „gumówek" o skrzydłach z wielkimi „uszami" nic nie mają do powiedzenia, gdy zawieje trochę większy wiatr. Figury, które mogą wykonać, daleko odbiegają od prawidłowości i lotniczej elegancji.

Modele szybowców przeznaczone do zdalnego kierowania muszą mieć dużą prędkość, duże obciążenie powierzchni nośnej i dużą doskonałość aerodynamiczną. Można je projektować podobnie jak prawdziwe szybowce i latać powinny one też podobnie. Odkrycie tej silnej bezpośredniej więzi łączącej modele zdalnie kierowane z lotnictwem ucieszyło mnie bardzo, bo od wielu już lat obserwuję ze smutkiem, jak klasyczne modelarstwo wyczynowe wynaturza się coraz bardziej, stając się sztuką dla sztuki dostępną dla

Model autora po odjęciu końcówek skrzydeł — przekształcony w wersję akrobacyjną, przystosowany do sterowania 4-kanałowego (ster kierunku i wysokości).



W SŁUŻBIE HISTORII I POLITECHNIZACJI

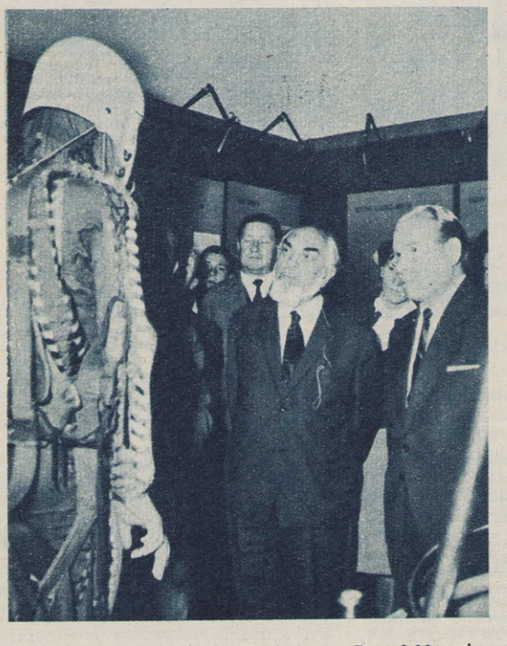
Mgr inż. CZESŁAW ŁUGOWSKI
Dyrektor Muzeum Techniki

ŻYCIE współczesne, stale rosnąca liczba problemów naukowych i nowości w każdej dziedzinie techniki, wymaga od muzeów, i to nie tylko technicznych, stałego nadążania za tempem przemian i informowania na bieżąco w sposób przystępny o nowościach i postępie.

Tym niemniej bardzo często spotyka się u nas ludzi, dla których słowo muzeum kojarzy się z czymś wyjątkowo nudnym — i są oni bardzo zdziwieni odmiennym profilem pracy Warszawskiego Muzeum Techniki. Powiadają, że muzeum to nie jest prawdziwe — ono jest za nowoczesne, za postępowe...

Szeroki zasięg społeczny techniki, jej wejście w każdą dziedzinę życia obywatela, jest powodem, że nowoczesne muzea techniczne za główne swe zadania stawiają sobie zapoznanie z podstawowymi zagadnieniami w technice i ekonomii — ukazanie rozwoju postępu w nauce i technice i przygotowanie obywatela do zadań wyznaczonych mu przez narodowe plany gospodarcze — i to jest głównym zadaniem Warszawskiego Muzeum Techniki.

A oto główne zasady organizowania treści działów w Muzeum Techniki w Warszawie:



Światowej sławy uczony dr hc Ary Sternfeld zwiedza sale warszawskiego muzeum w 1964 roku.

Muzeum opracowuje tło historyczne i podstawy naukowe zagadnienia, a przemysł dostarcza najnowszych maszyn i urządzeń (w ruchu), przy czym stała współpraca z resortami technicznymi zapewnia aktualizowanie najnowszych osiągnięć w technice.

Pracę oświatową w Muzeum prowadzi się pod hasłem: „zwiedzający bierze udział w ekspozycji", a to przez współudział w doświadczeniach (fizyka, chemia, krótkofalarstwo), radio i telewizja itp. — pracę próbną na obrabiarkach, w doświadczeniach psychotechnicznych itp. — odpoczywa w sali prelekcyjno-kinowej, oglądając filmy o najnowszych osiągnięciach w nauce i technice z całego świata.

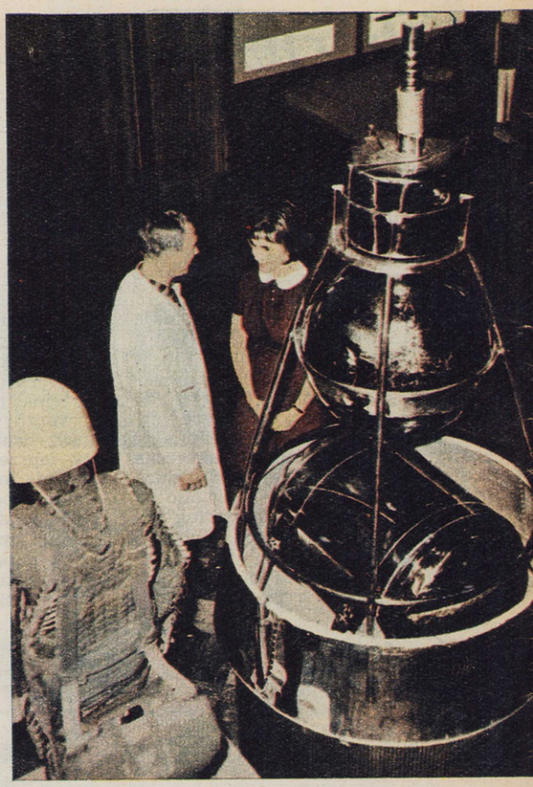
W Muzeum jest stale czynny punkt konsultacyjno-informacyjny, gdzie fachowcy udzielają porad, wyjaśnień, o szkołach, wytwórniach, instytutach badawczych — kierują do bibliotek, katedr, profesorów, kontaktują z wynalazcami itp.

Nowoczesne muzea techniki to instytucje operujące w dydaktyce i ekspozycji arsenałem nowoczesnych środków oddziaływania, posiadające uniwersalne wyposażenie techniczne typu fabrycznego, eksponujące maszyny i urządzenia produkcji pokazowej. Instytucje te wykorzystujące w ekspozycji: dźwięk, kolor, światło, film, telewizję, taśmy magnetofonowe, jak również wszystkie dyscypliny plastyczne — **pracują metodami pokazowymi w formie najdoskonalszej, niczym niezastąpionej.**

Stąd zasadniczy wniosek, jak ważnym czynnikiem w kształtowaniu kultury technicznej w naszym kraju może być właściwie zorganizowana sieć muzeów technicznych. Jak wiele mamy do nadrobienia w tym zakresie. Nie jest przecież tajemnicą, że mamy w Polsce sieć muzeów humanistycznych liczącą ok. 300 placówek i jedno wielobranżowe Muzeum Techniczne (o charakterze politechnicznym).

Jubileusz 10-letniej pracy Muzeum Techniki w Warszawie, jak każdy jubileusz, wraca do wspomnień — należy więc spojrzeć w przeszłość i przypomnieć, że Muzeum Techniki — jest spadkobiercą działalności przedwojennego Muzeum Przemysłu i Techniki otwartego w 1933 r. jako filia Muzeum Przemysłu i Rolnictwa założonego w 1875 r.

Treść etapów rozwoju lotnictwa to treść zbiorów Muzeum Techniki, które m. in., jako jedno z głównych swych zadań postawiło problemy spopularyzowania osiągnięć lotnictwa światowego, a polskiego w szczególności, zbliżenia techniki lotniczej do młodzieży szkolnej i pozyskanie przyjaciół dla idei organizacji i budowy Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Polsce. Ale nowe Muzeum Lotnictwa to nie przegląd wszystkich eksponatów z tej dziedziny — to raczej ekspozycja zagadnień.



Fragment stoiska astronautycznego. Na pierwszym planie makieta historycznego już „Sputnika-2".

Marząc o takim właśnie Muzeum Lotnictwa, entuzjaści wspólnie z zawodowcami — muzeologami z Muzeum Techniki podjęli rzeczywiście pionierski trud powołania do życia tej tak bardzo pożądanej instytucji.

Pierwsze zabiegi szły już od 1957 r w kierunku spopularyzowania problemu przez organizowanie wystaw lotniczych i astronautycznych. Dość wspomnieć, że na 140 wystaw zorganizowanych przez Muzeum Techniki (czy też współorganizowanych z resortami lub zainteresowanymi instytucjami) **w ciągu 10 lat pracy Muzeum (od 1955 do 1965 r) — ponad 30 wystaw poświęcono problematyce lotnictwa i astronautyki.** Z pozycji ponad **12 000 seansów filmowych** wyświetlonych w Muzeum Techniki w ciągu 10-lecia **około 5 000** dotyczyło problematyki lotniczej i astronautycznej. A z pozycji ponad **3 000 wykładów** około **500** to prelekcje, wykłady i spotkania na tematy lotnicze i astronautyczne.

Wystawa pt. „Pierwszy człowiek w Kosmosie" zorganizowana z okazji wizyty w Polsce mjra Jurija Gagarina została otwarta przez niego w dniu 20.VII.1961 r. W Warszawie w ciągu 3 miesięcy zwiedziło tę wystawę około 600 000 osób, zainteresowanie przekroczyło wszelkie oczekiwania. Ale co się okazało? Liczba zgłoszeń z całej Polski domagających się eksponowania tej wystawy w różnych miastach naszego kraju, jak również prośby kolegów czeskich i węgierskich o skierowanie jej również do nich — stały się czynnikami, których nie można było lekceważyć.

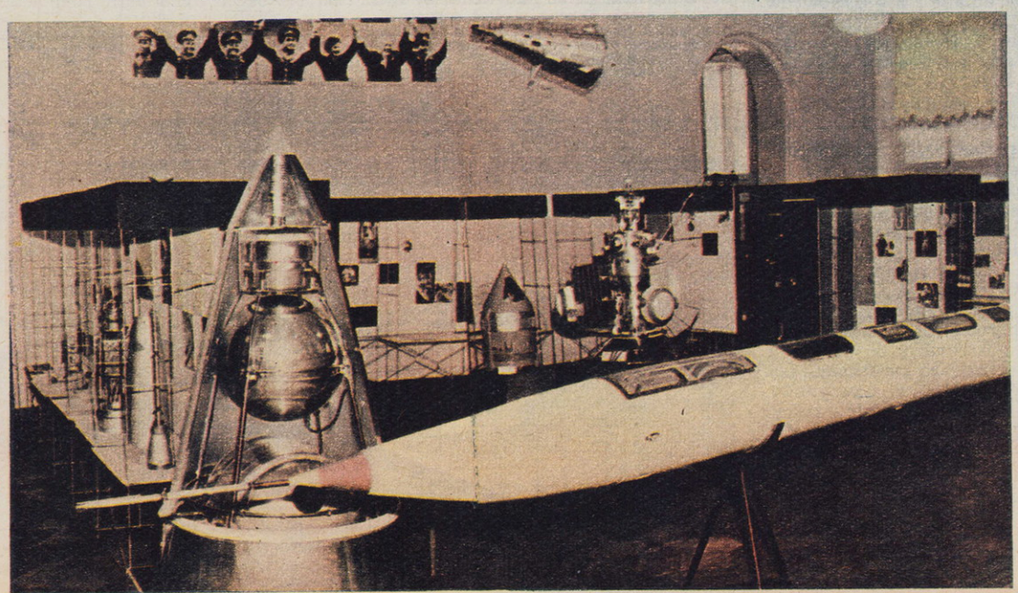
Muzeum wykonało nową wersję wystawy dostosowaną do objazdu i różnych, nieraz trudnych warunków lokalowych. Wystawa uzupełniona filmem o locie mjra Gagarina, jak również prelekcjami specjalistów — objechała ponad 30 miast w Polsce, a obejrzało ją 600 000 osób.

W tym miejscu należy specjalnie podkreślić udział i serdeczną współpracę Dowództwa Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, tak w wyposażeniu wystawy, jak również przyjęciu na siebie bardzo trudnej pracy organizacji przewożenia i eksponowania wystawy na całym obszarze Polski.

Podobnie wystawa „Smigłowce" oraz powiązane z nią pokazy sprawności śmigłowców, pracy zespołu lotnictwa sanitarnego, poduszkowca polskiej konstrukcji oraz spotkania w Muzeum ze znanymi lotnikami — zyskały sobie wyjątkową sympatię młodzieży szkół warszawskich.

Poważną imprezą była też wystawa opracowana przez mgra inż. Z. Cieślika pt. „Od Kopernika do sztucznych satelitów". Wystawa ta, przygotowana w wersji rosyjskiej dla Związku

Muzea państw socjalistycznych ściśle z sobą współpracują. Poniżej sala astronautyki w moskiewskim Muzeum Techniki. Z prawej rakieta pierwsza meteorologiczna MR-1, w tyle makiety stacji kosmicznych.



Radzieckiego została uroczyście otwarta (przed wyjazdem do Moskwy) przez kosmonautów radzieckich W. Tierieszkową i W .Bykowskiego w dniu 28.X.1963 r. Wystawa ta krąży do tej pory po większych miastach Związku Radzieckiego ciesząc się nadzwyczajnym powodzeniem.

Po wielu latach żmudnej, nieefektownej i pionierskiej pracy entuzjastów — popularyzacja pięknych idei postępowego lotnictwa i osiągnięć astronautyki w naszym społeczeństwie pozyskała jednocześnie dla sprawy powołania Muzeum Lotniczego wielu serdecznych przyjaciół, tak we wszystkich resortach, jak urzędach centralnych i instytucjach społecznych. Dlatego też organizacja Muzeum Lotnictwa wyprzedza w zaawansowaniu inne muzea branżowe np. kolei, motoryzacji itp. Powołana komisja do spraw organizacji Muzeum Lotnictwa (w skład której weszli przedstawiciele: Ministerstwa Komunikacji, Głównego Inspektoratu Lotnictwa, Dowództwa Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, Zarządu Głównego APRL, Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Muzeum Techniki), uzyskała już wspaniały hangar w Krakowie, jako pomieszczenie dla tego Muzeum.

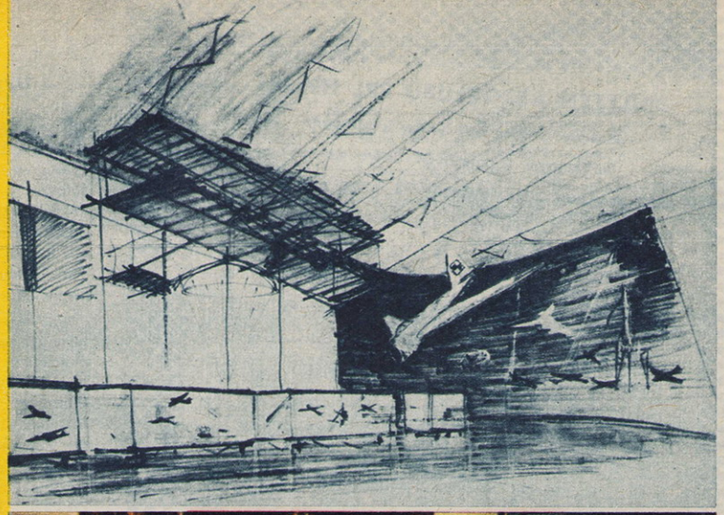
Piękna impreza „20-lecia Ludowego Wojska Polskiego" w sierpniu 1964 r zapoczątkowała stałą ekspozycję tej placówki.

W wiadomościach z ostatniej chwili należy przypomnieć, że niedawna Uchwała Nr 94/65 Rady Ministrów tworzy nareszcie pion państwowego opiekuna problematyki muzealnictwa technicznego. W tej atmosferze perspektywa Muzeum obecnie nazwanego „Ośrodkiem Wiedzy Lotniczej i Astronautycznej" zdaje się potwierdzać słuszność przewidywań entuzjastów sprawy sprzed 10 lat.

Projektowana sieć instytucji dla równomiernego Krzewienia Postępu Technicznego na obszarze całego kraju widzi na czołowym miejscu organizację i pracę „Ośrodka Wiedzy Lotniczej" w Krakowie.

Jednocześnie, bezpośrednie powiązania tego Ośrodka z sąsiadującym Ośrodkiem rakietowym (już o ciekawych tradycjach) każe przypuszczać, że połączone wysiłki tych instytucji dadzą w sumie poważne korzyści dla gospodarki narodowej, tak w zakresie budzenia zainteresowań młodzieży do zawodów lotniczych (cywilnych czy wojskowych) jak i prac modelarskich, badawczych, racjonalizatorskich i wynalazczych w tej dziedzinie.

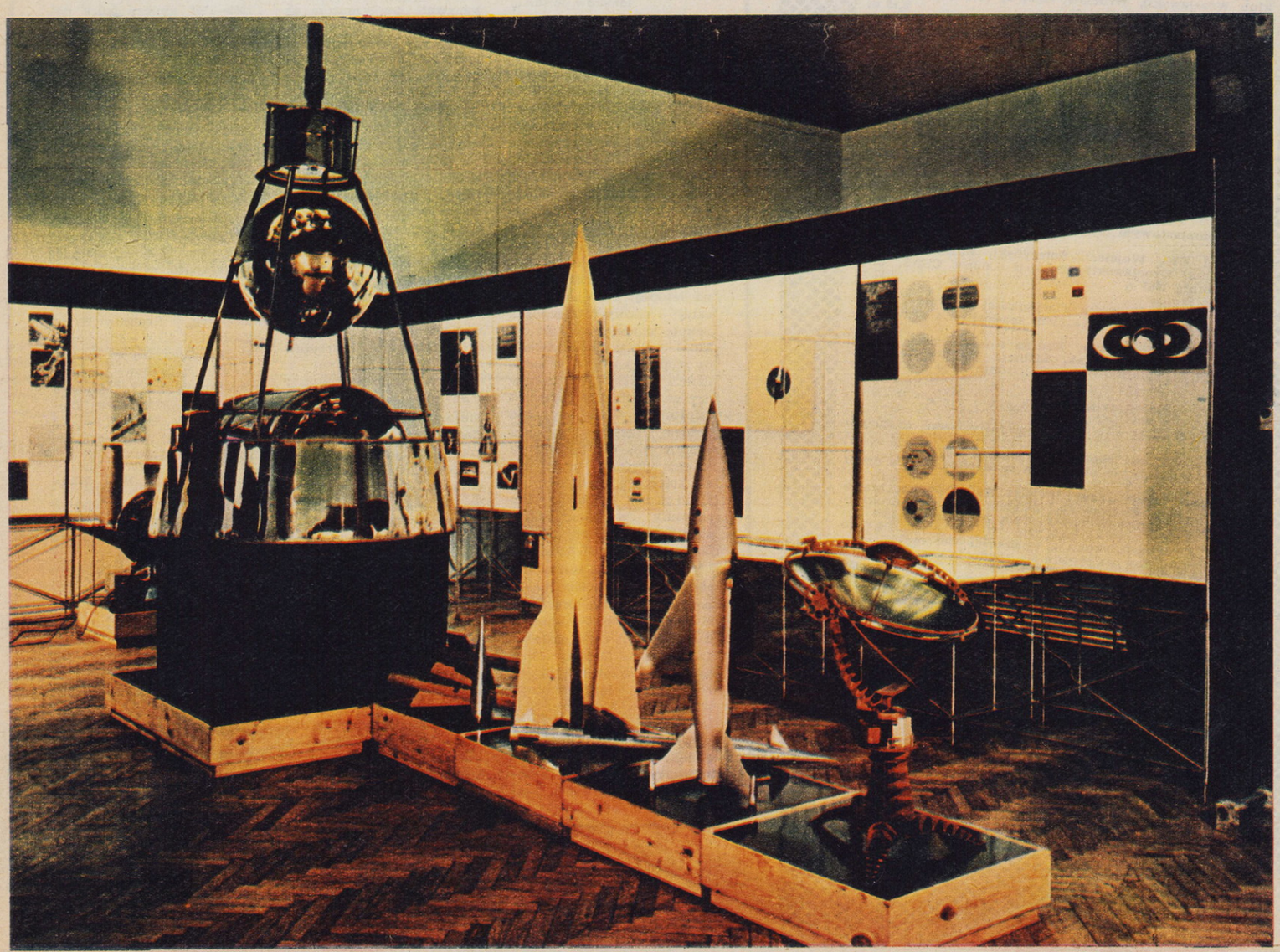
Tak będzie wyglądać sala główna przyszłego Muzeum Lotnictwa w Krakowie. Na zdjęciu — projekt inż. arch. M. Pipreka.



Sala astronautyki i techniki rakietowej w Muzeum Techniki w Warszawie.

28 października 1963 roku Muzeum wizytowała para astronautów radzieckich W. Tierieszkowa i W. Bykowski. Obok — Tierieszkową oprowadza dyr. Ługowski.

Zdjęcia archiwalne Muzeum Techniki



BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 395

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Srebrne Odznaki Szybowcowe

6 (2857) **Andrzej Warkiewicz** — 5 h 25 min, 1700 m, 315 km (24.05.1964)
7 (2858) **Otton Szafraniec** — 5 h 17 min, 1600 m, 65 km (12.07.1964)
8 (2859) **Andrzej Rechino** — 5 h 29 min, 1075 m, 108 km (21.04.1963)
9 (2860) **Ryszard Gaus** — 5 h 30 min, 1365 m, 98 km (19.05.1964)
10 (2861) **Jerzy Jackowicz** — 5 h 13 min, 1225 m, 309 km (24.05.1964)
11 (2862) **Marian Paczuski** — 6 h 02 min, 1375 m, 350 km (25.05.1964)
12 (2863) **Marian Gajda** — 5 h 08 min, 1775 m, 137 km (14.06.1964)
13 (2864) **Julian Kaczmarski** — 5 h 18 min, 1420 m, 95 km (18.06.1964)
14 (2865) **Edmund Paska** — 5 h 25 min, 1050 m, 137 km (3.09.1964)

Złote Odznaki Szybowcowe

13 (516) **Zbigniew Foffman** — 3050 m, 315 km (24.12.1964)
14 (517) **Alojzy Borkowski** — 5200 m, 335 km (14.01.1965)
15 (518) **Józef Kania** — 5550 m, 320 km (2.03.1965)

Diamenty za przelot 300 km

7 (687) **Henryk Kazimierczak** — 312 km (29.06.1961)
8 (688) **Tadeusz Grabiec** — 303 km (16.05.1964)

Diamenty za przewyższenie 5000 m

7 (242) **Stanisław Kostka** — 6200 m (29.01.1965)
8 (243) **Stanisław Siemek** — 6300 m (29.01.1965)
9 (244) **Paweł Spotowski** — 5750 m (29.01.1965)
10 (245) **Jacek Ombach** — 5400 m (29.01.1965)
11 (246) **Józef Kania** — 5550 m (2.03.1965)

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 396

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

REKORDY ogólne

KLASA G — I — e (skoki spadochronowe pojedyncze)

Celność skoku z wysokości 1500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — w dzień

Wojciech Soleżyński (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dnia 14 marca 1965 r. **1,60 m**

KLASA G — II — (skoki spadochronowe grupowe)

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w dzień

Zbigniew Weber, Adam Kolak, Ryszard Kuś (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dnia 11 marca 1965 r. **2,13 m**

Celność skoku z wysokości 1500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — w dzień

Edward Ligocki, Wojciech Soleżyński, Ryszard Kuś (Aeroklub Wrocławski) Wrocław, dnia 11 marca 1965 r. **4,20 m**

Celność skoku z wysokości 2000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — w dzień

Edward Ligocki, Wojciech Soleżyński, Ryszard Kuś (Aeroklub Wrocławski) Wrocław, dnia 11 marca 1965 r. **10,31 m**

Celność skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w dzień

Ryszard Kuś, Wojciech Soleżyński, Edward Ligocki (Aeroklub Wrocławski) Rana U Louny CSRS, dnia 23 kwietnia 1965 r. **4,07 m**

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w dzień

Antonina Chmielarczyk, Regina Koszykowska, Maria Leszko, Ewa Maćkowiak, Elżbieta Makos (Aeroklub Gdański), Gdańsk-Wrzeszcz, dnia 26 kwietnia 1965 r. **4,17 m**

REKORDY kobiece

KLASA G — II — c (skoki spadochronowe grupowe)

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w dzień

Antonina Chmielarczyk, Regina Koszykowska, Maria Leszko, Ewa Maćkowiak, Elżbieta Makos (Aeroklub Gdański), Gdańsk-Wrzeszcz, dnia 26 kwietnia 1965 roku **4,17 m**

Celność skoku z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w dzień

Antonina Chmielarczyk (Aeroklub Gdański), Gdańsk-Wrzeszcz, dnia 6 maja 1965 r. **5,58 m**

Złote Odznaki Szybowcowe

16 (519) **Marek Skromny** — 316 km, 3950 m (19.03.1965)
17 (520) **Ryszard Witkowski** — 316 km, 4330 m (21.03.1965)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

15 (2866) **Henryk Lachman** — 5 h 10 min, 1150 m, 60 km (3.05.1965)

Diamenty za przelot 300 km

9 (689) **Jerzy Kwieciński** — 320 km (3.05.1965)
10 (690) **Tadeusz Mikołajczyk** — 320 km (3.05.1965)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
ppłk pil. Krzysztof Donigiewicz

WROCŁAW

W Spadochronowych Mistrzostwach Wrocławia, rozegrano 4 konkurencje: celnościowe — z wysokości 1 000 m z natychmiastowym i opóźnionym otwarciem spadochronu i z wysokości 700 m oraz akrobację spadochronową z 2 000 m.

W zawodach brało udział 13 najlepszych skoczków Aeroklubu Wrocławskiego, wśród nich mistrz Polski Edward Ligocki, wicemistrz Ryszard Kuś i mistrz Polski w celności lądowania Wojciech Soleżyński.

Mistrzem Wrocławia został Edward Ligocki, zdobywając 1 618,061 punkta, wicemistrzem został Ryszard Kuś, na III miejscu uplasował się Marian Zapart, Wojciech Soleżyński zajął IV miejsce.

W czasie rozgrywania mistrzostw Ryszard Kuś ustanowił rekord Polski z wys. 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu, na celność lądowania, wynikiem 0,905 m. Jest to szósty rekord ustalony przez skoczków Aeroklubu Wrocławskiego w roku bieżącym.

Skoczkowie Aeroklubu Wrocławskiego — Edward Ligocki, Ryszard Kuś i Wojciech Soleżyński wykonali, po raz pierwszy we Wrocławiu, skok ze spadochronem na Stadion Olimpijski. Próba wypadła pomyślnie. Skoczkowie lądowali w kole o promieniu 5 m.

*

Ze względu na niekorzystne warunki meteorologiczne, w III Szybowcowych Mistrzostwach Wrocławia rozegrano tylko 1 konkurencję, w której I i II miejsce zajęli Franciszek Ragankiewicz i Janusz Gogała. W czasie mistrzostw pilot z Czechosłowacji Jiri Benes uzyskał trzeci diament do złotej odznaki. W zawodach brało udział 27 zawodników, w tym czterech z Czechosłowacji i dwóch z NRD.

Antoni Chojcan

Nasi KORESPONDENCI piszą

STALOWA WOLA

NA lotnisku Aeroklubu Stalowa Wola w Turbii zorganizowano Szybowcowy Obóz Wyczynowo-Rekordowy, w którym, jak dotychczas, uczestniczą piloci Aeroklubu Krakowskiego i gospodarzy. Marek Pawluk ze Stalowej Woli oraz Romuald Nowakowski z Krakowa dokonali przelotu odległości 535 km Stalowa Wola — Gorzów Wlkp. zdobywając tym samym warunki do odznaki diamentowej. Marian Niedziałek (St. Wola) wykonał przelot docelowy do Kruszyna 307 km — zdobywając warunek do złotej odznaki szybowcowej oraz diament.

Dwu innym pilotom, Adamowi Ziębie i Alojzemu Bandole, nie powiodły się próby pokonania odległości 500 km. Stanisław Kluk podjął próbę przelotu docelowo-powrotnego na trasie Turbia — Kruszyn k/Włocławka — Turbia (604 km). Po ośmiogodzinnym locie lądował w drodze powrotnej w okolicach Łowicza. Adam Zięba wykonał przelot Turbia — Braniewo 475 km.

Gabriel Legwant

W czasie wakacji i na urlopie nie rozstajemy się ze „Skrzydlatą Polską"

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

JAN TYMA

Kapitan lotnictwa, urodził się 24.XI.1919 roku w Studzieńcu, pow. obornicki, woj. poznańskie. Tu spędził lata dziecięce i uczęszczał do szkoły. W 1938 roku wstępuje do Wojska Polskiego jako ochotnik. Otrzymuje przydział do 7 dywizjonu artylerii konnej w Poznaniu, skąd zostaje skierowany od 14 pułku artylerii lekkiej, do podoficerskiej szkoły łączności. Szkołę tę kończy w 1939 roku i zostaje awansowany do stopnia kaprala. W składzie 7 dywizjonu uczestniczy w wojnie 1939 roku. Po kapitulacji Warszawy, pod koniec września 1939 roku dostaje się do niewoli, z której wkrótce udaje mu się zbiec. Po wielu perypetiach zaczął pracować jako robotnik w niemieckiej firmie budowlanej „Ernst Groman" w Poznaniu.

Późną jesienią 1941 roku, razem z grupą polskich robotników, zaczął pracować w charakterze robotnika budowlanego w bazie 2 Luftflotte w Sieszczy. Grupa Polaków, między innymi Jan Tyma, Jan Mańkowski, Wacław Messyasz, Stefan Górkiewicz, bardzo szybko, poprzez Rosjankę Anię Morozową, nawiązała kontakty z radzieckim oddziałem partyzanckim, którym dowodził kpt. Fiodor Danczenkow. Jan Tyma wspólnie z kolegami przekazywał partyzantom aktualne plany lotniska w Sieszczy. Umożliwiało to lotnictwu radzieckiemu przeprowadzanie skutecznych nalotów, nawet nocą. W 1943, szczególnie w okresie bitwy pod Kurskiem, konspiracyjna grupa w bazie Luftwaffe zlikwidowała wiele samolotów hitlerowskich, podkładając miny magnetyczne. Tyma osobiście uczestniczył w tych niebezpiecznych akcjach. Po zdekonspirowaniu dywersyjnej grupy przez hitlerowców, Tyma zostaje aresztowany. Ucieka jednak z więzienia do 1 Klietniańskiej Brygady Partyzanckiej, w której przebywa do września 1943 roku.

Po wyzwoleniu okolic Sieszczy wstępuje do Armii Czerwonej, przez pewien czas jest dowódcą plutonu zwiadowców w jednym z pułków radzieckich. Ranny w czasie akcji dostaje się do szpitala.

27 grudnia 1943 roku przyjeżdża do Sielc nad Oką i zostaje wcielony do 3 Dywizji Piechoty im. R. Traugutta z przydziałem na stanowisko dowódcy plutonu łączności. Przechodzi cały szlak bojowy tej dywizji, uczestniczy w walkach na przyczółku warecko-magnuszewskim, następnie bierze udział w desancie na Czerniaków, w walkach o Wał Pomorski, Kołobrzeg. Szlak bojowy kończy na Łabie.

Po zakończeniu wojny bierze udział w walkach z bandami UPA. W latach 1952—1953 kończy kurs doskonalenia oficerów i przechodzi do służby w lotnictwie. Jan Tyma jest jednym z bohaterów książki Janusza Przymanowskiego i Owidiusza Gorczakowa „Minerzy podniebnych dróg" oraz telewizyjnego filmu pod tym samym tytułem wyprodukowanego przez „Mosfilm" w roku 1964.

Odznaczenia: Srebrny Krzyż „Virtuti Militari" 1960 (za — działalność dywersyjną w bazie Luftwaffe w Sieszczy), Krzyż Partyzancki, Krzyż Walecznych, Srebrny Krzyż Zasługi, Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny — medale srebrny i brązowy, medale pamiątkowe: „Za Warszawę", „Za Odrę, Nysę, Bałtyk", „Za Berlin", „Za Zwycięstwo" — polskie i radzieckie.

RAJ. KUL.

Poczta lotnicza

„WELLINGTON"

Ryszard Kępiński — Radzionków. Na życzenie podajemy niektóre dane angielskiego ciężkiego samolotu bombowego VICKERS-ARMSTRONG „Wellington", który wsławił się szczególnie w okresie II wojny światowej.

Istniało 14 wersji tego samolotu, różniących się przeznaczeniem, wyposażeniem oraz rodzajem i mocą silników. Załogę samolotu stanowiło 5 — 6 osób. Uzbrojenie: 6 karabinów maszynowych, dwa w przedniej i cztery w tylnej wieżyczce. Maksymalny ładunek bomb — 2315 kG.

A oto **dane techniczne** (zmienne w zależności od zastosowania silników): rozpiętość — 26,27 m, długość — 19,68 m, wysokość — 5,3 m, ciężar całkowity — od 11 400 kG do 14 000 kG, prędkość maksymalna — 375—395 km/h, zasięg — około 4 000 km, pułap — 5 000 — 13 000 m.

Odpowiadając na drugą prośbę informujemy, że dawne Technikum Budowy Silników zmieniło nazwę na **Lotnicze Zakłady Naukowe.** Adres ten sam: Wrocław — Psie Pole, ul. Kielcowska 43-53. Wymagane wykształcenie od kandydatów w zakresie szkoły podstawowej.

Dokładnych informacji udziela sama szkoła. Tam też kierujemy **Włodzimierza Szyszkę z Witaszyc,** piszącego do nas w tej sprawie.

PRACA W PLL LOT

Władysław Skiba — Sokołów, Jadwiga Wawrzycka — Kielce, Wanda Kmieciak — Aleksandrów Kujawski. W sprawie pracy w Polskich Liniach Lotniczych „Lot", czy to w charakterze mechanika czy stewardessy, prosimy zwracać się bezpośrednio pod adresem: **PLL LOT — Warszawa, ul. Grójecka 17.**

ZNACZKI I ZDJĘCIA

Wiesław Jarząbek — Rdzuchów, Ryszard Wójcik — Łódź. Nie wysyłamy zdjęć lotniczych i znaczków pocztowych o tematyce lotniczej.

LIST DO AEROKLUBU

„Napisałem do Aeroklubu Wrocławskiego (w drugiej połowie marca br) w sprawie szkolenia spadochronowego i jeszcze do tej pory (czerwiec br) nie otrzymałem odpowiedzi. Nie wiem, co o tym sądzić. Czy może Aeroklub Wrocławski nie odpowiada na listy tego rodzaju?" — pisze do nas **Eugeniusz Strojek** ze wsi Mokrzeszów, pta Świebodzice.

Co prawda nie wiemy, czy do chwili ukazania się tych słów w druku Aeroklub Wrocławski nie dopełnił tej powinności. Jeśli jednak nawet tak się stało, to już trzymiesięczny okres wyczekiwania jest na pewno o wiele za długi.

Naszemu Czytelnikowi radzimy napisać do Aeroklubu Wrocławskiego jeszcze raz. Mamy nadzieję, że tym razem nie będzie musiał zbyt długo czekać na odpowiedź.

KŁOPOTY MODELARZY

Bohdan Stanisławski — Krasew, pow. Radzyń Podlaski. Samozapłonowe silniczki modelarskie o pojemności 2,5 — 5,0 cm³ nabyć można, drogą korespondencyjną, w Centralnej Składnicy Harcerskiej — Warszawa, ul. Marszałkowska 82/86. Niestety nie ma na razie sprzedaży silniczków o pojemności 6 cm³ i 10,5 cm sześc.

Witold Ginter — Warszawa. W interesującej Was sprawie radzimy porozumieć się z Wydziałem Modelarstwa Aeroklubu PRL — Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 55.

MŁODY KONSTRUKTOR

Krzysztof Izdebski — Jabłoń, pow. Parczew. Rozwijanie Twoich zamiłowań do konstruowania rozpocząć należy od podstaw. Dlatego też polecamy Ci tymczasem książkę pt. „Miniaturowe lotnictwo" Wiesława Schiera. Kupić ją powinieneś w każdej większej księgarni. Na pewno jednak otrzymasz ją w Głównej Księgarni Technicznej — Warszawa, ul. Świętokrzyska 14, która prowadzi sprzedaż drogą wysyłkową. Tam też otrzymasz prospekty poszczególnych wydawnictw, z których wybierzesz sobie interesujące Cię inne pozycje.

„MÓJ LOT"

Jan Krakowiak — m. i pta. Moszna, pow. Pruszków, odstąpi lub zamieni na nowoczesną, książkę Bolesława Orlińskiego „Mój lot Warszawa — Tokio — Warszawa", wydaną w 1927 roku.

SANIE MOTOROWE

Koło LOK w Bruśniku. W sprawie budowy sań motorowych prosimy pisać pod adresem: Klub Morski LOK w Giżycku lub ZG LOK — Warszawa, ul. Chocimska 14, Dział Wodny.

CIĄGÓWKA LOTNICZA

Do podanej figury wpisać poniższe wyrazy pamiętając, że ostatnia litera poprzedniego wyrazu stanowi początkową literę wyrazu następnego. Litery w polach oznaczonych kółkami, czytane zgodnie z kierunkiem wpisywania, utworzą hasło.

Znaczenie wyrazów: 1 — polski szybowiec jednomiejscowy; 2 — organizacja zrzeszająca członków lotnictwa sportowego; 3 — angielski pilot wojskowy, w 1938 r. przeleciał ze Szkocji do płd. Afryki; 4 — służy do okresowego ustawiania łopat wirnika śmigłowca, dawniej używana przez rycerzy; 5 — samolot konstrukcji Tupolewa; 6 — oficer radziecki, dowódca 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", zginął 16 marca 1945 r w walkach nad Kołobrzegiem; 7 — Cyrano de Bergerac miał duży; 8 — może być meteorologiczna lub kolejowa; 9 — stan pogotowia obserwacyjnego podczas wzmożonej aktywności słońca; 10 — radziecki konstruktor ponad 100 typów samolotów; 11 — radziecki statek kosmiczny; 12 — polski samolot holujący (l. mn.); 13 — amerykański satelita w kształcie balonu lub odbicie głosu; 14 — absolutny mistrz Związku Radzieckiego w sporcie śmigłowcowym na 1963 r; 15 — zeszycik; 16 — jedna z zasadniczych części samolotu, wytwarzająca siłę nośną; 17 — godło naszego państwa.

Opracował **Edward Żytka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia **25 lipca br.** rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach,** z dopiskiem „Ciągówka lotnicza".

Rozwiązanie „Wirówki lotniczej" z nru 22 „SP" z dnia 30 maja 1965 r.

Wyrazy pomocnicze: 1 — mechanik, 2 — aeroplan, 3 — podwozie, 4 — Popowicz, 5 — „Modelarz", 6 — satelita, 7 — zastrzał, 8 — barograf, 9 — „Warszawa", 10 — Majewska, 11 — strzelec, 12 — cylinder.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Lech Zaskórski — Koniecpol, ul. Mickiewicza 45, pow. Włoszczowa, woj. kieleckie; Teresa Skarżyńska — Tczew, Osiedle Czyżykowo, ul. Tetmajera 1c/4, woj. gdańskie; Zygmunt Cieślewicz — Żnin, ul. Szpitalna 1/3, woj. bydgoskie.**

W lotniczej KSIĘGARNI

W. Denisow i R. Łopatin ● **PILOT I SAMOLOT, Wydawnictwo MON, Warszawa 1964, str 227, cena 22 zł. Z języka rosyjskiego przełożył mgr inż. Bohdan Łapieński.**

Autorzy zadali sobie trud aby, w przystępnej i jednocześnie naukowej formie, omówić w książce współzależności między pilotem i sterowanym przez niego samolotem, jak również rolę i znaczenie psychofizjologicznych cech człowieka w procesie sterowania. Stały wzrost prędkości i wysokości lotów, potrzeba odbywania lotów dziennych i nocnych w każdych warunkach atmosferycznych, szybki przebieg poszczególnych faz lotu, stwarzają coraz trudniejsze warunki pracy dla pilota i pozostałych członków załogi. Ogromna ilość przyrządów kontrolnych, dźwigni sterowania i wielu innych urządzeń, w które wyposażony jest współczesny samolot, wymagają od pilota dużego skupienia i napięcia uwagi, często przekraczających jego psychofizjologiczne możliwości.

Jak wiadomo, sprawność samolotu podwyższamy przez dostosowanie go do człowieka, to znaczy przez takie skonstruowanie samolotu, aby możliwości człowieka były w pełni wykorzystane, jego braki zaś skompensowane. Sprawność pilota miała szczególnie duże znaczenie w początkowym okresie rozwoju lotnictwa; obecnie jest również ważnym czynnikiem powodzenia zamierzonego lotu. Duże wysokości i naddźwiękowe prędkości lotu współczesnych samolotów wymagają dostosowania ich konstrukcji do psychofizjologicznych możliwości pilota. Zadanie to polega na automatyzacji ręcznego sterowania samolotem, drogą zastosowania optymalnych, półautomatycznych układów regulacji ręcznej. Na samolotach pilotowanych przez człowieka układy takie będą miały zastosowanie jeszcze przez długie lata, w pewnych zaś fazach lotu pozostaną jako jedynie stosowane.

W jedenastu rozdziałach książki, pt. „Pilot i samolot", autorzy omówili metody, za pomocą których, na współczesnym etapie rozwoju lotnictwa kojarzą się psychofizjologiczne możliwości człowieka z coraz to doskonalszymi środkami automatyki i środkami techniki maszyn liczących.

Książka przewidziana jest dla szerokiego kręgu czytelników, a przede wszystkim dla młodzieży interesującej się lotnictwem, uczniów szkół lotniczych i członków aeroklubów. Stanowi ona interesującą pozycję dla latającego i technicznego personelu lotnictwa cywilnego i wojskowego, jak również dla inżynierów i techników przemysłu lotniczego. Polecamy.

Okładkę projektowała Bożena Koroczycka.

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Włodzimierz Banaszkiewicz, Międzyrzecz Wlkp. Powiększenie tarczycy, przy prawidłowej jej czynności, samo w sobie nie jest przeszkodą w wykonywaniu lotów, chyba że stanowi mechaniczną przeszkodę w nałożeniu i użytkowaniu laryngofonu. Istotnie, Komisja Lotniczo - Lekarska nie kwalifikuje kandydatów do OSL nawet z nieznacznie powiększonym gruczołem tarczycowym, a to ze względu na ewentualność wystąpienia nadczynności tarczycy. Gra na trąbce nie wpływa na powiększenie tarczycy.

Wacław Kubiak — Zielona Góra. Prawdopodobnie sam wynik badania tętna, po przysiadach, nie wpłynął na orzeczenie. Badanie internistyczne Komisji Lotniczo - Lekarskiej obejmuje szereg prób czynnościowych poszczególnych układów. Istotnie najważniejszy dla zawodowej służby w powietrzu jest układ sercowo-naczyniowy. Należy pamiętać, że inne są wymagania od kandydata do szkoły oficerskiej niż od pilota szybowcowego. Powtórzyć badania w GWKLL można po upływie roku od ostatniego orzeczenia.

Marian Kurkiewicz — Grudziądz. Wyniki opisanych zmian świadczą o osłabieniu mechanicznym wytrzymałości ucha. Hermetyzacja, dehermetyzacja, działanie dużych różnic ciśnień grożą rozerwaniem błony bębenkowej ucha z wszelkimi konsekwencjami. Dlatego kandydatów z tym schorzeniem Komisja Lotniczo-Lekarska nie kwalifikuje do pracy zawodowej w lotnictwie wojskowym.

Dr. HENRYK KLIMEK

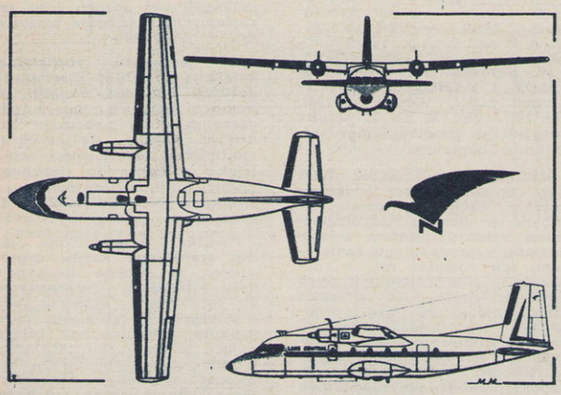
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

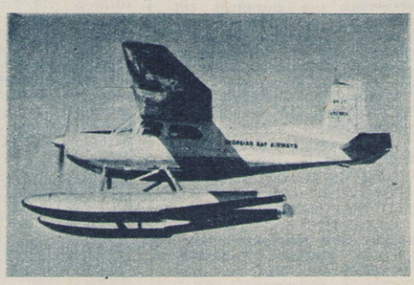
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półroczne — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5257 E-64

CO NOWEGO LATA?

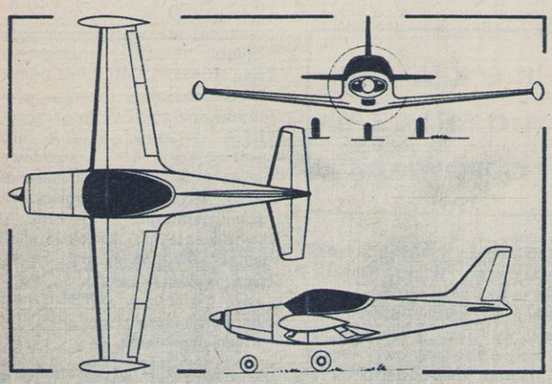


NORD-262. Francuski turbośmigłowy samolot pasażerski. 2 silniki „Bastan-6B" po 985 KM. Zabiera 26—29 pasażerów i przewozi ich z prędkością 370 km/h na odległość 1 170 km. Rozpiętość — 21,9 m, długość — 19,28 m. Ciężar całkowity — 10 300 kG. Rozbieg — 650 m. Prędkość wznoszenia — 6 m/sek. W 1966 r. produkcja roczna osiągnie 24 samoloty

THORP „SKY SKOOTER". Amerykański samolot 2-miejscowy produkowany seryjnie. Cena 6 800 dol. Konstrukcja metalowa. Silnik — 100 KM. Rozpiętość — 7,62 m, długość 5,48 m. Ciężar własny — 332 kG, całkowity — 575 kG. Prędkość max. — 217 km/h, przelotowa — 193 km/h, przeciągnięcia — 70 km/h. Zasięg — 770 km. Rozbieg — 100 m.



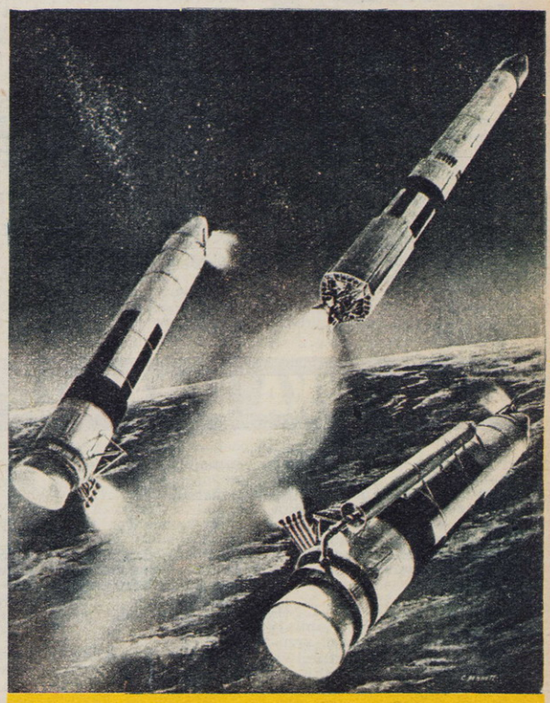
FOUND FBA-2. Kanadyjski samolot gospodarczy, produkowany seryjnie w wersji pływakowej, kołowej i na nartach. Silnik — 250 KM. Rozpiętość — 10,97 m, długość — 7,77 m. Ciężar własny — 703 kG, całkowity — 1 338 kG. Prędkość max. 237 km/h, przelotowa — 208 km/h, przeciągnięcia — 77 km/h. Zasięg — 980 km.



AVIAMILANO F-250. Włoski 3-miejscowy, metalowy samolot turystyczny konstrukcji inż. Stellio Frati. Zbliżony układem do samolotu „Super Picchio" tegoż konstruktora, budowanego przez zakłady Procaer. F-250 z załogą 2-miejscową jest dopuszczony do akrobacji. Silnik Lycoming 0-540 o mocy 250 KM.

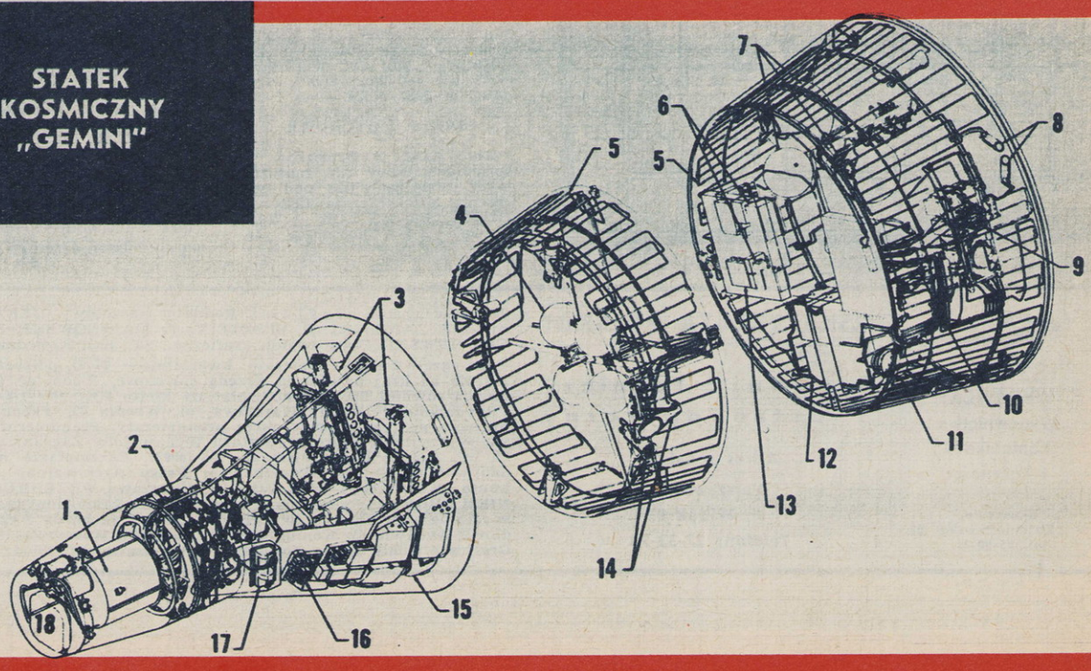
●

Rozpiętość — 8,2 m, długość — 7,02 m, wysokość — 2,6 m. Ciężar własny — 650 kG, całkowity — 1 040 kG. Prędkość max. — 375 km/h, przelotowa na wysokości 1 800 m — 350 km/h, przeciągnięcia — 108 km/h. Zasięg — 2 300 km. Pułap — 7 200 m. Długość startu — 180 m.



Tak wyglądał moment odłączenia się dwóch startowych członów napędowych od kosmicznej rakiety nośnej USA — Martin „Titan-IIIC". Masa rakiety — 710 ton. Rakieta ta wprowadziła na orbitę okołoziemską sztucznego satelitę z ołowiu o masie 9 525 kg. Udana próba „Titana-IIIC" odbyła się 18.VI. br. Ciąg rozwijany przez każdy z silników startowych na paliwo stałe wynosił 250 T.

Oto wnętrze największego samolotu świata — radzieckiego transportowca AN-22. Tutaj podczas konferencji prasowej w Paryżu zmieściło się wygodnie 300 dziennikarzy.

STATEK KOSMICZNY „GEMINI"

Obok pokazujemy konstrukcję amerykańskiego statku kosmicznego „Gemini". Oznaczenia: 1 — spadochron, 2 — silniki rakietowe do kontroli położenia przy powrocie, 3 — dwa fotele wyrzucane, 4 — rakiety hamujące, 5 — chłodnice, 6 — środki łączności, 7 — zbiorniki paliwa, 8, 14 — silniki rakietowe do kontroli położenia w locie orbitalnym, 9 — pompy układu chłodzenia, 10 — zbiornik ciekłego tlenu, 11 — zbiornik wody pitnej, 12 — zespół prądotwórczy, 13 — mierniki, 15 — układ sterowania bezwładnościowego, 16 — aparatura elektryczna, 17 — wykrywacz horyzontu, 18 — radar spotkaniowy.